

Jenni Kärnä

# Raakapuun tuonti Venäjältä Suomeen yleisesti

Rauta- ja maanteitse

Opinnäytetyö


Metsätalouden koulutusohjelma

Toukokuu 2014

# KUVAILULEHTI

		<b>Opinnäytetyön päivämäärä</b>  7.5.2014
<b>Tekijä(t)</b>  Jenni Kärnä		<b>Koulutusohjelma ja suuntautuminen</b> Metsätalouden koulutusohjelma Metsätalous
<b>Nimeke</b> Raakapuun tuonti Venäjältä Suomeen yleisesti Rauta- ja maanteitse		
<b>Tiivistelmä</b>  <p>Raakapuuta tuodaan Suomeen Venäjältä suuria määriä vuosittain. Raakapuun tuonnilla Suomeen Venäjältä on pitkät perinteet ja sen tuonti kiihtyi entisestään 1960-luvulta lähtien. Raakapuun tuonnin syynä on, että sitä on tuotu sekä korvaamaan että täydentämään kotimaista puuta. Koivua tuodaan eniten täyttämään Suomen koivun tarve, koska täällä sitä ei kasva riittävästi. Raakapuun tuonti on muuttunut määriltään ja kuljetustavoiltaan vuosien myötä. Raakapuun tuonnissa on tarkat säännöt joiden mukaan yritysten täytyy pelata.</p> <p>Opinnäytteessä tutkittiin kuinka raakapuuta tuodaan Venäjältä Suomeen rauta- ja maanteitse yleisesti. Opinnäytteessä selvitettiin myös mitkä asiakirjat täytyy olla mukana tuonnissa. Tutkimuksessa selvisi että raakapuuta tuodaan jaksotullauksena ja käteistullauksena. Isommat tuontiyritykset tuovat raakapuuta jaksotullauksena ja pienemmät tuontiyritykset käteistullauksena.</p> <p>Raakapuun tuontimäärät vaihtelevat vuosittain taloudellisista syistä ja tullien toiminta ei ole vielä yhteistyökykyistä. Venäjän WTO:n jäsenyys helpotti raakapuun tuontia Suomeen ja lisäsi raakapuun tuonnin määrää entisestään. Suomen ja Venäjän talouden lasku 2009 vuonna toi suuren lasku piikin raakapuun tuonti määriin. Lasku piikin jälkeen raakapuun tuonti on pikku hiljaa alkanut kohoamaan entiselleen.</p> <p>Raakapuun tuontiin vaikuttaa tulli omalla toiminnallaan. Rajalla on nähty pitkiä rekkajonoja jotka ovat olleet kilometrejä pitkiä. Pitkät jonot osoittavat että tullit eivät pysty vetämään niin nopeasti kuin toivottaisiin ja kuljettajilla ei ole välttämättä kaikki asiakirjat kunnossa. Maiden tulisi kehittää tullien toimintaa ja tehdä tulleille yhteiset pelisäännöt jolloin raakapuun tuontikin kasvaisi entisestään ja muidenkin tavaroiden välinen liikkuminen maiden välillä helpottuisi.</p>		
<b>Asiasanat (avainsanat)</b>  raakapuu; puu; tuonti; Suomi; Venäjä; rautatiet; maantiet		
<b>Sivumäärä</b>  31+3	<b>Kieli</b>  Suomi	<b>URN</b>  URN:NBN:fi:mamk-opinn2014b7558
<b>Huomautus (huomautukset liitteistä)</b>		
<b>Ohjaavan opettajan nimi</b>  Timo Leinonnen, Kirsi Itkonen		<b>Opinnäytetyön toimeksiantaja</b>

## DESCRIPTION

 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; margin: 0;">MAMK</div> <div style="font-size: 0.8em; margin: 0;">University of Applied Sciences</div> </div>		<b>Date of the bachelor's thesis</b>  <div style="font-size: 1.2em;">7.5.2014</div>	
<b>Author(s)</b>  Jenni Kärnä		<b>Degree programme and option</b>  Forestry	
<b>Name of the bachelor's thesis</b>  Imporst of raw timber from Russia to Finland in general  Rail and road			
<b>Abstract</b>  <p>Raw wood is imported from Russia large amounts every year. The imports of raw wood to Finland from Russia have long tradition and the imports have increased even more since the 1960's. Round wood imports reason is that it has been imported to substitute and supplement domestic wood. Birch is brought the most to meet the need for Finnish birch, because here it does not grow sufficiently. Round wood import has changed in amount and the mode of transportation over the years. Imports of raw wood have strict rules according to which the companies have to play.</p> <p>The thesis investigated how the raw wood is imported from Russia to Finland by rail and road in general. The thesis also investigated too which documents must be included in the import. The study revealed that the raw wood is section customs and cash customs. Larger companies bring the import of raw wood section customs and smaller importers cash customs.</p> <p>The amounts of imports of round wood amounts vary each year for financial reasons and the operation of customs is not yet cooperative. Russia's WTO membership was facilitated by imports of round wood In Finland and increased imports of raw wood even more. Finland and Russia, the economic downturn of 2009 brought in a large decrease in peak levels of imports of raw wood. Decline after the peak of round wood imports have gradually begun to rise to previous levels.</p> <p>Round wood imports are affected by the customs with their own actions. At the border we have seen long queues of lorries which have been of kilometers in length. Long queues indicate that the customs are not able to process as fast as would be desired, and drivers may not have all of the documents in order.. They should develop the duties and activities of entrants to make the common rules when round wood imports would further increase and the movements of other goods between the two countries would be easier.</p>			
<b>Subject headings, (keywords)</b>  raw wood; wood; import; Finland; Russia; railway; road			
<b>Pages</b>  31+3	<b>Language</b>  Finnish	<b>URN</b>  URN:NBN:fi:mamk-opinn2014b7558	
<b>Remarks, notes on appendices</b>			
<b>Tutor</b>  Timo Leinonen, Kirsi Itkonen		<b>Bachelor's thesis assigned by</b>	

# Sisältö

## KUVAILULEHDET

1	JOHDANTO .....	1
2	LOGISTIIKKA .....	1
2.1	Logistiikan käsite .....	1
2.2	Maantiekuljetusten toimintaympäristö .....	2
2.3	Rautatiekuljetuksien toimintaympäristö .....	5
2.4	Huolinta .....	7
3	VENÄJÄ TUONTIMAANA .....	8
3.1	Venäjän talous .....	8
3.2	Venäjän ja Suomen välinen kauppa.....	10
3.3	Liikenneinfrastruktuuri .....	11
3.4	Venäjän metsävarat.....	12
3.5	Puutavaran tuonti ja määrä .....	13
3.6	Venäjän WTO- jäsenyyden vaikutukset metsäsektoriin.....	16
3.7	Tuontivaatimukset ja maahantuojan velvollisuudet .....	18
3.8	Tuonti ja tulli-ilmoitus .....	19
4	TULLAUS- JA VIENTIMENETTELY VENÄJÄLLÄ RAUTA- JA MAANTEITSE .....	20
4.1	Vientipaikka.....	20
4.2	Asiakirjat.....	20
4.3	Tullausarvo ja maksut.....	22
5	TULLAUSMENETTELY SUOMESSA RAUTA- JA MAANTEITSE .....	23
5.1	Käteistullaus .....	23
5.2	Jaksotullaus.....	23
5.3	Asiakirjat.....	24

5.4	Tullausarvo ja maksut.....	25
6	POHDINTA .....	26
	LÄHTEET .....	29
	LIITTEET	

## **1 JOHDANTO**

Suomen ja Venäjän välillä on ollut vuosikymmeniä puutavarakauppaa. Venäjä on Suomen merkittävin raakapuun ja puutuotteiden tuontimaa. Venäjältä Suomeen tuodaan raakapuuta vuosittain keskimäärin 6,5 miljoonaa kuutiometriä, josta suurin osa koivukuitupuuta. Maiden välinen logistinen kumppanuus on vuosi vuodelta parantunut ja tätä nykyään kommunikointi tullien välillä on parantunut. Venäjän liittyttyä 2012 vuonna maailman kauppajärjestykseen WTO-jäseneksi Suomen ja Venäjän välinen raakapuun kauppa parantui entisestään, esimerkiksi pelisäännöt selkiytyivät.

Kiinnostukseni aiheeseen sain Kuljetukset ja logistiikka Venäjälle verkkokurssien myötä. Kursseilla opiskeltiin eri kuljetusmuotojen kuljetusprosesseja, kun tuodaan tavaraa Suomeen. Kursseilla oppi kuljetusmuotojen erilaiset käytännöt ja tarvittavat rahtikirjat sekä kuljetusprosessin. Kursseilta pystyin hyödyntämään kerääntyneitä lähteitä. Puutavaran ja metsätalouden lähteitä löytyi oman koulutusohjelman kautta runsaasti.

Opinnäytteen tavoitteena on selvittää, kuinka puutavara tuodaan Venäjältä Suomeen, esitellä eri kuljetusmuodot sekä maahantuontiin liittyvät prosessi asiakirjoineen. Tällä hetkellä puutavaraa tuodaan Suomeen rautateitse, maanteitse ja vesiteitse. Eniten Suomeen Venäjältä raakapuuta tuodaan rautateitse. Työ on rajattu rauta- ja maanteitse tuotavaan raakapuun kuljetukseen. Opinnäytettä voidaan käyttää oppaana yrityksissä, jotka tuovat raakapuuta Venäjältä Suomeen.

## **2 LOGISTIikka**

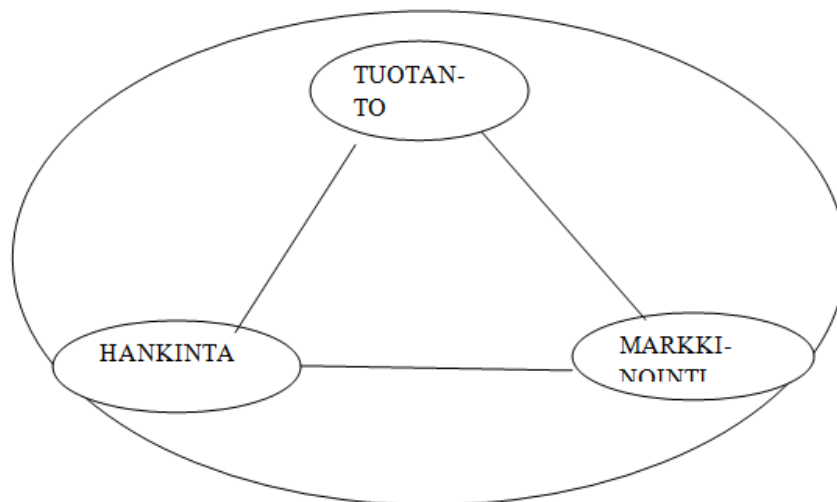
### **2.1 Logistiikan käsite**

Tehokas ja toimiva logistiikka on organisaatioiden toiminnan elinehto. Logistiikkaa on harjoitettu niin kauan, kuin on ollut tuotteiden ja palveluiden vaihdantaa. (Logistiikan maailma 2013.) Logistiikasta on kehitelty monia, toisistaan poikkeavia määritel-

miä. Logistiikalla tarkoitetaan tuottavaan ja kustannustehokkaaseen hankintatoimeen, varastointiin sekä kuljetukseen ja jakeluun liittyvien materiaalien ja palveluiden suunnittelua, toteutusta ja seurantaakin niin, että samalla huomioidaan asiakasvaatimukset. Määritelmä sisältää yrityksen tulo-, sisä- ja lähtölogistiikan. Logistiikka on erilaisten toimintojen sarja. Logistiikka lyhyesti määriteltynä on tuotteen tai palveluiden ja siihen liittyvien tietojen ja rahojen hallintaa organisaatiossa asiakastarpeiden tyydyttämiseksi. (Logistiikan maailma 2013.)

Logistiikan määritelmässä korostetaan asiakastarpeita. Asiakastarpeiden tunnistaminen ja ennakointi ovat tärkeitä, jotta liiketoiminta on tuloksellista ja kannattavaa. Asiakaslähtöisyys ja -keskeisyys ovat menestyksellisen liiketoiminnan perusta. (Logistiikan maailma 2013.)

Kuva 1 havainnollistaa tarkemmin logistiikan osaa yrityksen eri toimintojen välisenä koordinaattorina. Se toimii yhdistävänä tekijänä yrityksen eri funktionaalisten osastojen välillä. (Mäkelä ym. 2005, 8).



**KUVA 1. Logistiikka eri toimintojen yhteisenä välineenä (Mäkelä ym. 2005, 8)**

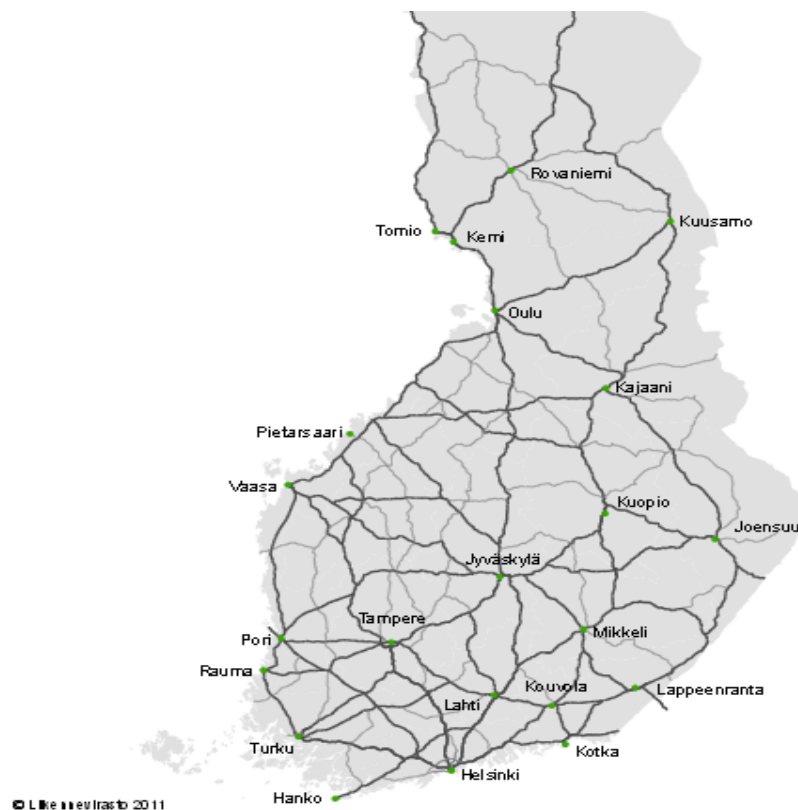
## 2.2 Maantiekuljetusten toimintaympäristö

Suomessa tiekuljetukset ovat käytetyin kuljetusmuoto. Tiekuljetusten käyttö perustuu kattavaan liikenneverkkoon ja joustaviin kuljetusmahdollisuuksiin. Suomen tieverkko on kattava, sillä se ulottuu lähes jokaiseen kiinteistöön. Suomen tieverkko muodostuu

Tiehallinnon ylläpitämistä valtion maanteistä, kuntien ylläpitämistä kaduista ja kaavateistä sekä yksityisteistä. (Mäkelä ym. 2005, 48.) Suomen tieverkon kokonaispituus on 454 000 kilometriä. Kokonaispituudesta yksityis- ja metsäautoteiden osuus on n. 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on n. 78 000 kilometriä. (Liikennevirasto 2013.)

Päätteitä on n. 13 000 kilometriä, joista moottoriteitä hieman yli 700 kilometriä. Suurin osa tienpituudesta n. 64 900 kilometriä on seutu- ja yhdysteitä. Päälystettyjä teitä on n. 65 % eli yhteensä n. 50 000 kilometriä. (Liikennevirasto 2013.)

Kansainväliset rajanylityspaikat Suomen ja Venäjän välillä ovat Imatra, Kuusamo, Niirala, Nuijanmaa, Rajajooseppi, Salla, Vaalimaa, Vainikkala ja Vartius. Tilapäisiä rajanylityspaikkoja ovat Haapovaara, Inari, Kartimo, Kurvinen, Leiminaho ja Parikkala. (Rajavartiolaitos 2014.) Kuvassa 2 esitetään Suomen valtatie ja tärkeimmät tieyli- tyspaikat Suomen ja Venäjän välillä.



**KUVA 2. Suomen valtaverkko ja ylityspaikat Venäjälle (Liikennevirasto 2014)**



Tiekuljetuksen harjoittaminen elinkeinona on luvanvaraista, ja siitä säädetään mm. lailla ja asetuksella luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä ja liikenneministeriön päätöksillä. Liikennelupa myönnetään hakijalle, joka on hyvämaineinen, ammattitaitoinen, vakavarainen, kykenevä vastaamaan velvoitteistaan ja sopiva harjoittamaan liikennettä. Kotimaan liikenneyrittäjäkurssi on suoritettava kotimaan liikenneluvan saamiseksi. Ulkomaan liikenneluvan saamiseksi on käytävä ulkomaan liikenneyrittäjäkurssi. (Mäkelä ym. 2005, 49.)

Venäjällä päätiestön rakenne on samanlainen kuin rautateiden, mutta tiestön pitkän matkan yhteydet eivät ole yhtä kattavat. Päätiät lähtevät säteittäin Pietarista ja Moskovasta sekä muista suurista kaupungeista. Isot tiet, kuten Moskova-Pietari –tie kulkee pienten kaupunkien läpi osana niiden katuverkkoa, mikä aiheuttaa liikenteen hidastumisen. Liikenne ruuhkautuu suurissa kaupungeissa, koska tehokkaat ohitus- ja läpikulkuväylät puuttuvat. Sivutiet ovat päällystämättömiä ja kelirikkokausina huonossa kunnossa. (Hernesniemi ym. 2005, 39.)

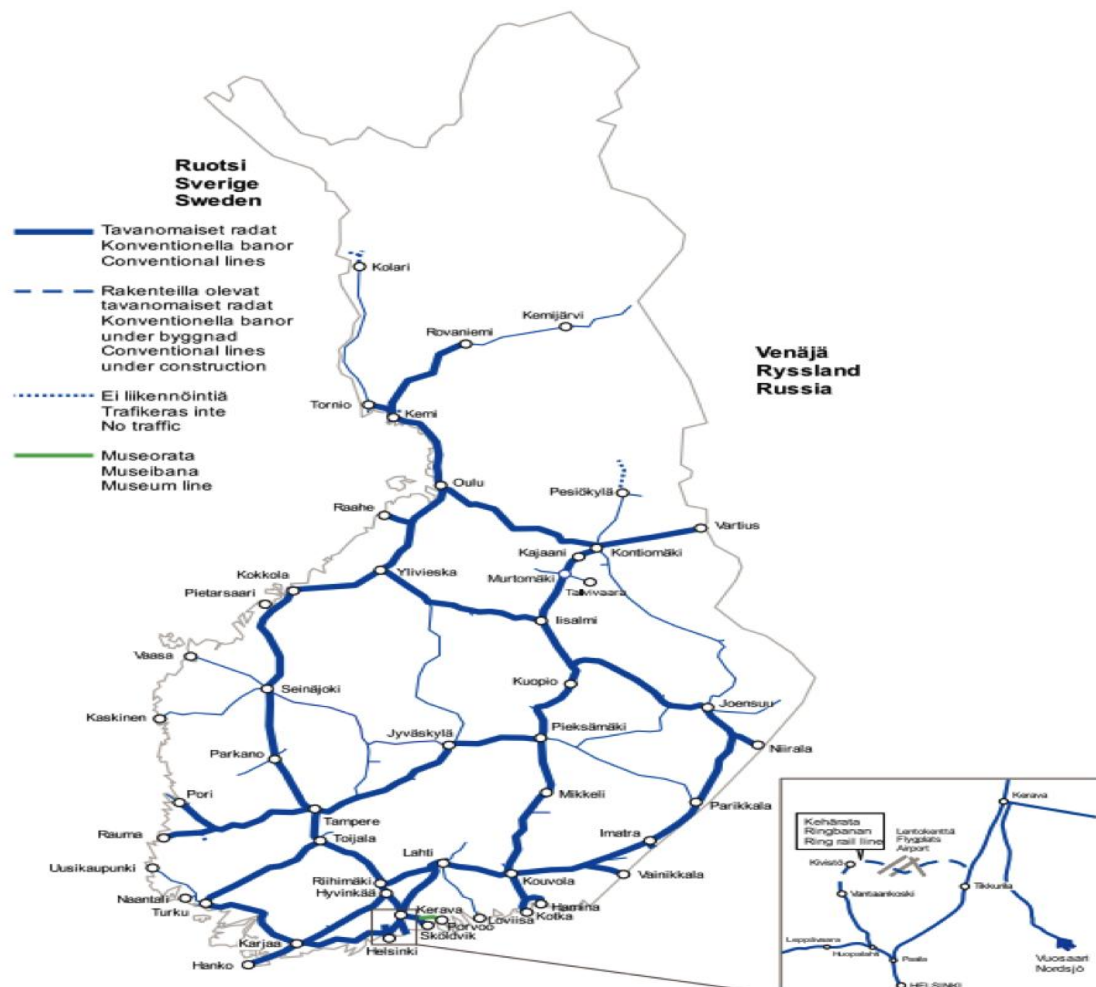
Maantieverkkoa Venäjällä on 900 000 kilometriä, joista yli 600 000 kilometriä on kestopäällystettyä. Tehokkaan liikenteen takaamiseksi teitä tarvittaisiin kuitenkin 1,5 miljoonaa kilometriä. (Wienecke-Janz 2008, 187.) Julkisessa käytössä on 537 000 kilometriä. Julkisten autoteiden tiheys on n. 32 kilometriä per 1000 neliökilometriä. Alueesta riippuen alle 600-2 000 kilometrin kuljetukset ovat edullisinta ja nopeinta hoitaa maanteitse. Autoverkon huoltoinfrastruktuuri (terminaalit, polttoaine- ja huoltoasemat) on heikko. (Hernesniemi ym. 2005, 39.) Kuvassa 3 esitetään Venäjän tieverkon päätiät keltaisella.



**KUVA 3. Venäjän päätiät (Maps of World 2013)**

### 2.3 Rautatiekuljetuksien toimintaympäristö

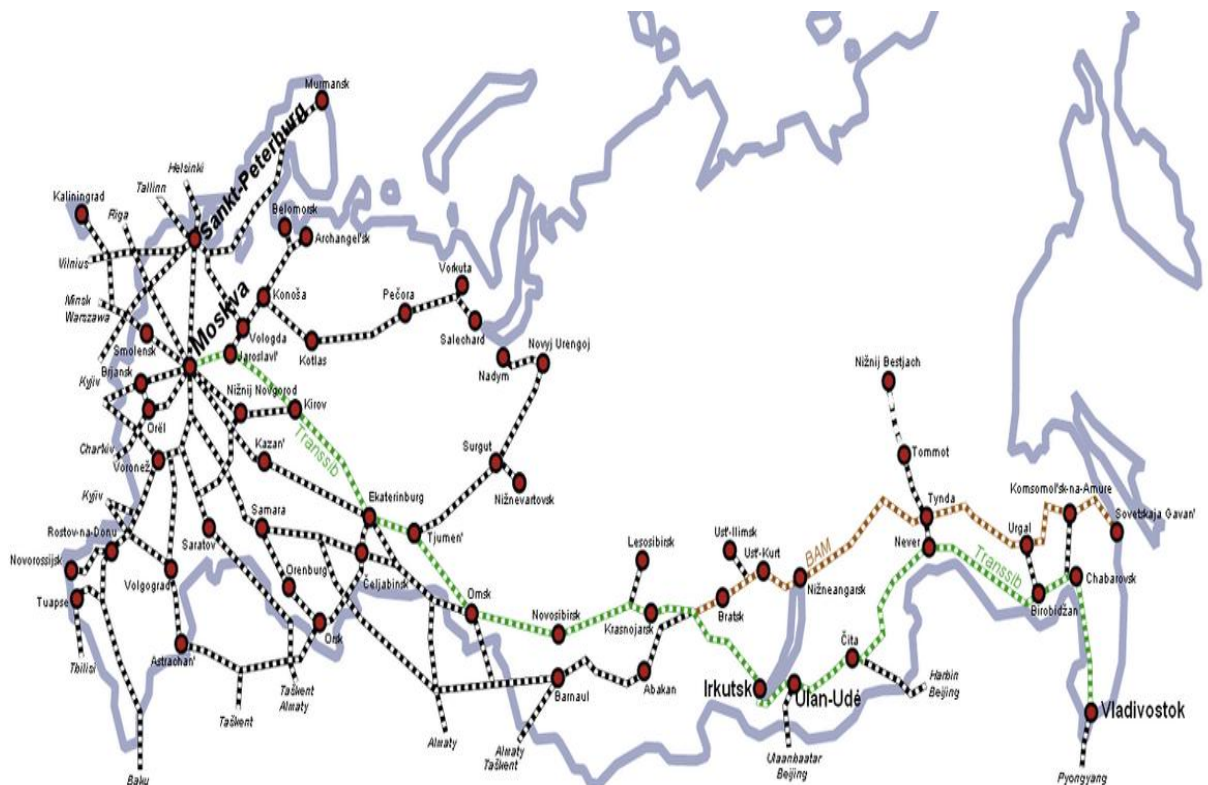
Suomen rataverkon pituus on 5944 kilometriä, josta 3073 kilometriä on sähköistetty. Rataverkon suurimmalla osalla sallitaan 22,5 tonnin akselipaino. Tavarajunien suurin sallittu nopeus on 120 kilometriä tunnissa. (Liikennevirasto 2013.) Kaksi- tai useampi-raiteisia osuuksia on yhteensä 573 kilometriä. Rataverkolla on neljä raja-asemaa Venäjälle. Venäjän raja-asemat ovat Vainikkila-Buslovskaja, Imatrankoski-Svetogorsk (vain rajoitetulle metsäteollisuuden liikenteelle), Niirala-Värtsilä ja Vartiuss-Kivijärvi. Venäläisten kalustoliikennöinti Suomessa ja toisin päin on mahdollista samana raideleveyden takia. (Logistiikan maailma 2013.) Kuvassa 4 esitetään Suomen rataverkon radat ja raja-asemat Venäjälle.



**KUVA 4.** Suomen rataverkko ja raja-asemat Venäjälle (Logistiikan maailma, 2013)

Venäjän kaikkein kattavin ja tehokkain kuljetusverkko pitkillä matkoilla on rautatieverkko. Kaikkein tärkein itä-länsisuuntaisista rautatielinjoista on Aasian ja Euroopan yhdistävä Trans-Siperian rata. Rata kulkee kahtena rinnakkaisena ratana ja kaksiraiteisena mahdollistaen kahdensuuntaisen joustavan liikenteen. Verkko yhdistää myös Venäjän etelä-pohjoissuunnassa ja sen tärkein solmukohta on Moskova. Luoteis-Venäjää palvelee Pietari. Suurimpia rautatiekeskuksia on Rostov ja Krasnodor, josta on ratayhteys Mustan meren rannalle Novorossijskiin. Uralin alueella solmukohtana on Jekaterinburg. (Hernesniemi ym. 2005, 36.)

Venäjän kuljetusverkko on valtava, mutta riittämätön. Venäjällä on kehittynyt valtiolinen rautatieverkko, jolla on pituutta n. 87 000 kilometriä (Wienecke-Janz 2008, 186). Rautateistä 48,5 % on sähköistetty ja 42,2 % kahden tai useamman raiteen rataja. Yritysten omistuksessa on 55 000 kilometriä rautateitä. Yritysten rautatieverkkoja käytetään yleensä pieniin kuljetusyksiköihin. (Hernesniemi ym. 2005, 39.) Kuvassa 5 esitetään Venäjän tärkeimmät rautatiet.



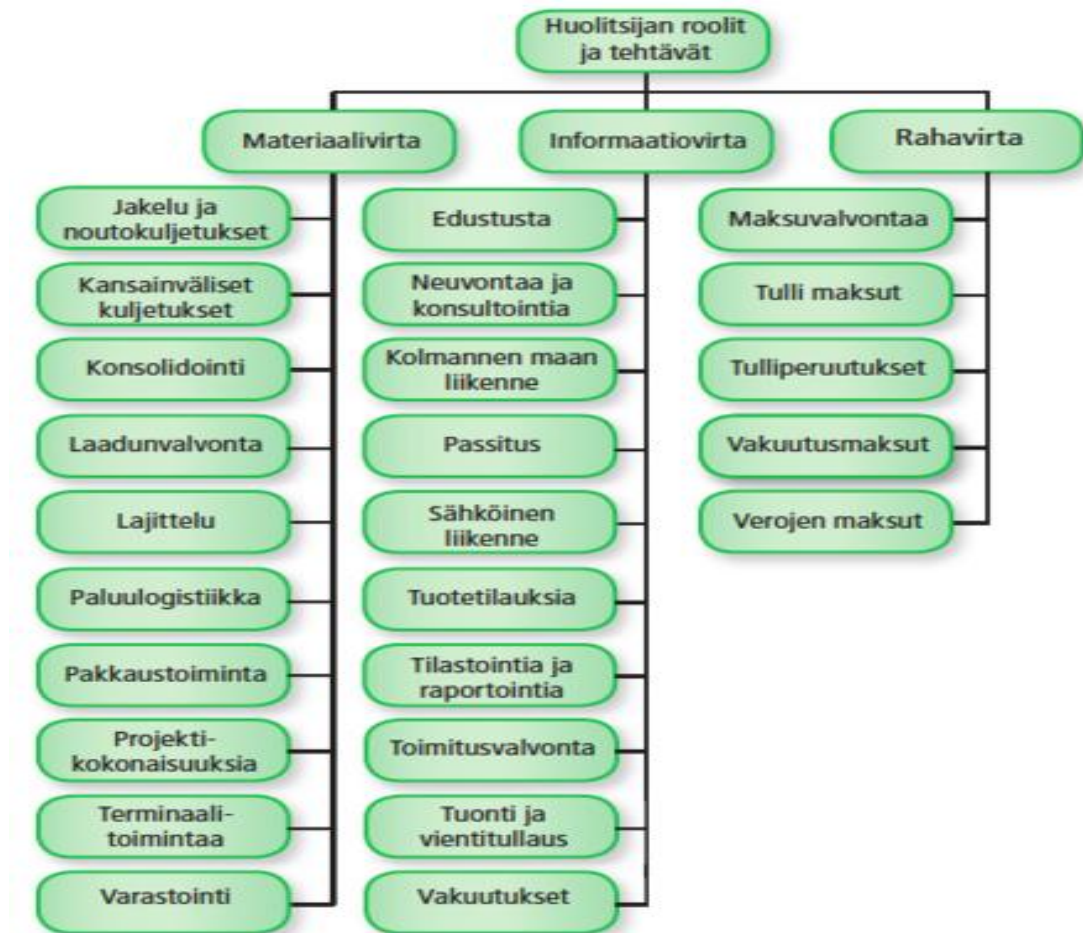
**KUVA 5. Venäjän rautatieverkko (Russianrail 2014)**

## 2.4 Huolinta

Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan kaikenlaista yhdellä kuljetusvälineellä tai multimodaalikuljetuksella toteuttavia tavaroiden kuljetukseen, varastointiin, yhteislastaukseen, pakkaamiseen, käsittelyyn tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimerkiksi verotukseen ja tullaukseen liittyvät palvelut vakuutusten merkitseminen tavaralle, tavaraa koskevien virallisten ilmoitusten antaminen sekä tavaraa liittyvien asiakirjojen laatiminen, maksaminen tai kerääminen. (Logistiikan maailma 2013.)

Huolintapalveluihin sisältyvät tavarankäsittelyyn, varastointiin tai kuljetukseen liittyvät nykyaikaiset tieto- ja viestintätekniikka hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan. Materiaalivirrassa huolintapalvelut ovat kansainvälisessä kaupankäynnissä tuntemattomin osa, mutta ne ovat tärkein osa kokonaisuutta. Ilman huolintapalveluja tavaravirrat ja osto- tai myyntitoiminta ei onnistuisi tai ei ainakaan niin helposti ja kustannustehokkaasti kuin nykyään. (Logistiikan maailma 2013.)

Huolintayhtiöiden perustoimintoihin kuuluvat edelleen logistiikkapalvelut, jotka on perinteisesti totuttu liittämään huolitsijan toimintoihin. Näihin toimijoihin voidaan lukea mm. tullauspalvelut, kansainvälisten kuljetusten järjestäminen/välittäminen sekä kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvät nouto- ja jakelupalvelut. Huolintayhtiöt tarjoavat asiakkailleen laajoja kokonaisuuksia, joihin voidaan lukea erilaisia logistiikka palveluja. (Logistiikan maailma 2013.) Kuvassa 6 esitetään huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa. Kuvassa näkyy selkeästi, miten huolitsija hoitaa materiaalivirrat, informaatiovirrat sekä rahavirrat.



**KUVA 6. Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa (Logistiikan maailma 2013)**

### 3 VENÄJÄ TUONTIMAANA

#### 3.1 Venäjän talous

Venäjällä on hyvät talouskasvun edellytykset. Luonnonvarat ovat runsaat ja työvoimaa riittää, mutta ongelmana on pääoman puute. Pääoman puute voi korjaantua kasvavien maailmanmarkkinoiden myötä. Venäjältä puuttuu yrittämisen perinne, joten tuotanto ei vastaa maan mahdollisuuksia. Venäjällä on suunnattomasti erilaisia raaka-aineita, joiden viennin avulla sen talous on kohentunut. Venäjällä on arvioiden mukaan maailman suurimmat öljyvarat. Öljyvarat ja mineraalit sijaitsevat Aasian puoleisilla alueilla ja niiden hyödyntäminen on vaikeaa ja kallista. Niiden käyttöönottoa vai-



keuttaa ikirouta, pitkät etäisyydet ja puutteellinen kuljetusverkosto. (Winecke-Janzen 2008, 186 – 187.)

Venäjä on maailman kymmenen suurimman talouden joukossa bruttokansantuotteella mitattuna. Venäjän talous kasvoi 2000- luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä 5-10 prosentin vuosivauhdilla. Kasvua tuki metallin ja raakaöljyn kallistuminen maailmalla. Venäjän talous on kasvanut vuosikymmenen aikana 3,4 – 4,5 prosenttia vuodessa. (Suomalais- Venäläinen kauppakamari 2013b.)

Venäjän suurimmat jalostavan teollisuuden alat ovat terästeollisuus, öljytuotteiden valmistus, elintarviketeollisuus, kulkuneuvojen valmistus ja kemikaaliteollisuus. kasvualoja ovat mm. lääkkeiden valmistus, öljytuotteet ja paperiteollisuus. Palvelusektorin osuus on noussut 60 % bruttokansantuotteesta. (Suomalais- Venäläinen kauppakamari 2013b.)

Venäjälle tuodaan mm. koneita ja laitteita, rautametalleja, kulutustavaroita, henkilöautoja, lääkkeitä, vaatteita, kenkiä ja huonekaluja. Venäjän vienti kohdistuu suuresti raaka-öljyyn, öljytuotteisiin ja maakaasuun. Näiden osuus Venäjän viennistä on n. kaksi kolmasosaa. (Suomalais- Venäläinen kauppakamari 2013b.)

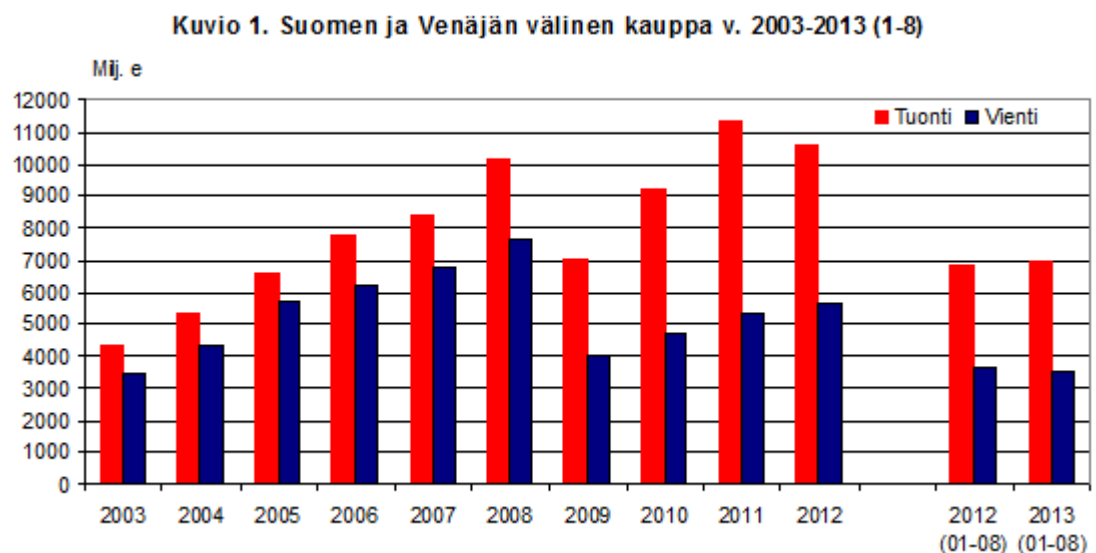
Venäjän talous tulee kasvamaan useiden ennusteiden mukaan lähivuosina kolme prosenttia. Venäjän kotimainen kulutus tukee kasvua, mutta sitä heikentää puutteellinen infrastruktuuri ja väestön demografinen kehitys. Työssäkäyvän väestön arvioidaan vähenevän n. 11 miljoonalla seuraavalla vuosikymmenellä. Venäjän talouskasvu vaatii lisää investointeja. (Suomen suurlähetystö 2013.) Venäjän taloudessa valtiolla on edelleen merkittävä rooli. Puolet Venäjän bruttokansantuotteesta kattaa valtionyhtiöt ja yli kolmanneksen sen investoinneista. Valtion investoinnit ovat kohdistuneet energia- ja kuljetussektoriin. Yksityisten sektorin investoinnit ovat kohdistuneet kiinteistöihin, kulutustuotteiden valmistukseen ja vähittäiskauppaan. (Suomen suurlähetystö 2013.)

Venäjä on muuttumassa palveluyhteiskunnaksi. Kauppa työllistää enemmän väkeä nykyään, kuin valmistava teollisuus. Palvelusektori kasvaa suurkaupungeissa, joihin on tullut ostoskeskuksia. Internetin käyttäjä määrä on noussut yli 60 miljoonaan ja matkapuhelintiheys ylittää Euroopan keskitason. (Suomen suurlähetystö 2013.)

### 3.2 Venäjän ja Suomen välinen kauppa

Venäjä on Suomen suurin kauppakumppani. Tuonnin arvo Venäjältä oli vuonna 2013 lokakuussa 8,8 miljardia euroa, joka oli 18,5 % kokonaistuonnista. Tuonti Venäjältä Suomeen kasvoi vuonna 2012 alussa kolme prosenttia. Tuonnin arvo vuonna 2012 oli 10,3 miljardia euroa. Vuonna 2013 tammi-elokuussa alijäämää oli kertynyt lähes 3,5 miljardia euroa. Monen tärkeän tavararyhmän tuonti Venäjältä kääntyi nopeaan kasvuun vuonna 2012. Energiasektorin tuonnin arvo väheni kuusi prosenttia vuonna 2012. Tuonnista Venäjältä yli 83 % oli energiatuotteita ja niiden tuonti kääntyi loivaan nousuun öljyn tuonnin kasvun vuoksi vuonna 2013. Puutavaran tuonti laski hieman vuonna 2012, mutta kääntyi reippaaseen kasvuun vuonna 2013. (Tulli 2013.)

Kuvassa 7 esitetään Suomen ja Venäjän välinen kauppa aikavälillä 2003 – 2013. Taulukossa esitetään miten tuonnin osuus on suurempi kuin viennin. Eron näkee parhaiten vuodesta 2009 lähtien. Tuonti Venäjältä Suomeen on ollut suurimmillaan rahallisesti mitattuna vuonna 2011.



**KUVA 7. Suomen ja Venäjän välinen kauppa vuonna 2003 – 2013 (Tulli 2013)**

### 3.3 Liikenneinfrastruktuuri

Venäjän nykyinen liikenneinfrastruktuuri on peritty Neuvostoliitolta. Liikenneinfrastruktuurin tärkeimmät elementit ovat kattava rautatieverkko, suhteellisen laaja sisävesiverkko ja maantieverkko, joka on länsimaihin verrattuna harva ja huonokuntainen. (Hernesniemi ym. 2005, 36.)

Ulkomaankauppayhteysissä Itämeren, Mustanmeren, Berentsin meren ja Kaukoidän satamat ovat tärkeimmät. Monet entisen Neuvostoliiton tärkeistä ulkomaankaupan satamista sijaitsevat itsenäistyneiden Baltian maiden ja Ukrainan alueella. Määräysvallan menettäminen on johtanut uuden Venäjän aikana mittaviin investointeihin omiin satamiin. Venäjä on investoinut erityisesti Leningradin alueella sekä Pietarissa. Mustanmeren rannikolla laajennetaan Novorossijskin ja Tuapsen satamia sekä Kaspianmeren rannikon Oljan ja Mahatskalan satamaterminaaleja. Periaatteena on turvata ulkomaankaupan keskeisten kuljetusten riippumattomuus mistään muusta valtiosta keskittämällä vientisatamat omalle alueelle. (Hernesniemi ym. 2005, 36.)

Venäjän liikenneministeriön valmisteleva Venäjän liikennestrategia panostaa satamiin. Venäjän talouskasvu on luonut paineita maan kuljetusjärjestelmien kehittämiseksi. Venäjä laati vuonna 2005 liikennestrategian, jonka avulla maa pyrki kehittämään liikenneyhteyksiään. Strategian tavoitteena oli saada liikenneyhteysistä paremmin ulkomaankauppaa palveleva. Liikennestrategiaa on täydennetty vuonna 2008 syksyllä asiakirjalla Venäjän federaation liikennestrategia vuoteen 2030, joka on osa laajempaa Venäjä-2020: Pitkän aikavälin sosiaalis- taloudellisen kehityksen konseptio- ohjelmaa. (Suomen Merimies- Unioni SMU ry 2014.)

Venäjällä suhtaudutaan liikenneinfrastruktuuriin kehittämiseen suurella vakavuudella. Esimerkiksi Venäjän tämän hetkinen satamainfrastruktuuri ei pysty vastaamaan maan kaikkiin kuljetustarpeisiin. Merisatamien rakentamiseen soveltuvaa rantaviivaa on Venäjällä 600 kilometriä. Venäjän tavoitteena on siirtää kuljetuksia suoraan 90 – 95 % maan ulkomaankaupasta omiin satamiin vuoteen 2020 mennessä. Tämän takia maan monissa satamissa tehdään laajennustöitä ja lisäksi rakennetaan uusia satamia. (Suomen Merimies- Unioni SMU ry 2014.)



### 3.4 Venäjän metsävarat

Venäjä on metsävaroiltaan suurvalta ja sen metsäsektorin kehityksellä on suuri vaikutus kansainväliselle metsätaloudelle. Maan metsävarat kattavat lähes neljäsosan maapallon metsien tilavuudesta ja noin viidesosan metsäpinta-alasta. Metsävarat koostuvat pääasiassa havupuustosta, jonka osuus on noin puolet koko maapallon havupuustosta. Metsävarat ovat jääneet suurelta osin hyödyntämättömäksi mahdollisuudeksi, metsäsektorin maailmankaupassa. Maa on tuottanut maailmanmarkkinoille raakapuuta ja vain vähän jalostettuja metsäteollisuustuotteita. (Jutila 2010, 5.)

Venäjällä metsämaata on 838 069 hehtaaria ja siitä puustoista metsämaata on 746 310 hehtaaria. Puuston tilavuus on 76 404 miljoonaa kuutiometriä. Hyödynnettävissä olevaa metsää on n. 345 449 hehtaaria ja puuston tilavuus on 40 814 kuutiometriä. Hyödynnettävissä oleviin metsiin luetaan kaikki kypsät ja yli-ikäiset metsät joissa voidaan tehdä päätehakkuita, lukuun ottamatta hakkuurajoitusten alaisia erityisesti suojeltuja metsäalueita ja -vyöhykkeitä. Hyödynnettävissä oleviin metsiin ei lasketa reservimetsiä eikä vähäpuustoisia metsäalueita, joiden hyödyntäminen ei ole taloudellisesti järkevää. Reservimetsät ovat alueita, joilla ei suunnitella tehtävän hakkuita seuraavan 20 vuoden aikana. Kypsää ja yli-ikäistä metsää kehitysluokissa mitattuna on eniten Venäjällä ja sitä on 42 633 miljoonaa kuutiometriä. Toiseksi eniten on nuorta kasvatusmetsää, jota on 19 449 miljoonaa kuutiometriä. Taimikkoja Venäjällä on vähän verrattuna muihin kehitysluokkiin. (Idänmetsätieto 2008.) Kuva 8 esittää Venäjän ja Luoteis-Venäjän metsävaroista pinta-alan metsämaissa ja puuston tilavuudessa

Alue	Metsämaa <sup>1</sup> 1 000 ha	Puustoinen metsämaa <sup>2</sup>			Hyödynnettävissä olevat metsät <sup>3</sup>			Metsien kehitysluokat			
		Pinta-ala 1 000 ha	Tilavuus milj. m <sup>3</sup>	Puuston keskim. kasvu <sup>4</sup> milj. m <sup>3</sup>	Pinta-ala 1 000 ha	Tilavuus milj. m <sup>3</sup>	Puuston keskim. kasvu milj. m <sup>3</sup>	Taimikot	Nuoret kasvatus- metsät	Varttuneet kasvatus- metsät	Kypsät ja yli-ikäiset metsät
								milj. m <sup>3</sup>			
Venäjän federaatio	838 069	746 310	76 404	947	345 449	40 814	577	3 738	19 449	10 585	42 633
Euroopan puoleinen Venäjä <sup>5</sup>	151 127	147 844	19 711	323	103 659	13 645	238	1 511	5 982	2 972	9 246
Luoteis-Venäjä	82 917	81 352	9 163	121	57 141	6 637	94	499	1 993	1 070	5 601
Arkangelin alue (sis.Nenets)	22 377	21 994	2 481	29	16 260	1 783	22	105	499	188	1 689
Kaliningradin alue	244	235	46	1	183	36	1	4	27	7	8
Karjalan tasavalta	9 529	9 255	943	14	7 744	744	12	128	270	130	415
Komin tasavalta	28 982	28 628	2 849	30	17 771	1 913	22	96	471	201	2 081
Leningradin alue	3 805	3 622	631	10	2 404	400	7	42	160	155	274
Murmanskin alue	5 186	5 120	226	2	2 108	92	1	17	62	12	136
Novgorodin alue	3 408	3 333	560	10	2 733	457	8	29	134	150	248
Pihkovan alue	2 090	2 042	322	7	1 784	280	6	16	121	103	82
Vologdan alue	7 297	7 124	1 104	18	6 154	931	15	62	250	125	667

**KUVA 8. Venäjän ja Luoteis-Venäjän metsävarat (Idänmetsätieto 2009)**

Vallitsevia puulajeja Venäjällä ovat lehtikuusi, mänty, koivu ja kuusi. Pääpuulaji Venäjällä on lehtikuusi ylivoimaisesti, jota on 23 081 miljoonaa kuutiometriä. Euroopan puoleisella Venäjällä vallitseva on kuusi ja mänty. Kuusta on 5865 miljoonaa kuutiometriä ja mäntyä 5 557 miljoonaa kuutiometriä. Luoteis-Venäjällä vallitseva puulaji on kuusi, jota on 3 995 miljoonaa kuutiometriä. (Idänmetsätieto 2008.) Kuva 9 esittää puulajijakauman Venäjällä ja Luoteis-Venäjällä puuston tilavuuden mukaan.

Alue	Puuston tilavuus	Vallitseva puulaji									
		Mänty	Kuusi	Lehtikuusi	Setri	Pihtakuusi	Koivu	Haapa	Jalot lehtipuut*	Lepät	Muut
	milj. m³										
Venäjän federaatio	76 404	15 052	9 703	23 081	7 494	2 375	10 792	3 291	2 546	283	1 788
Euroopan puoleinen Venäjä	19 711	5 557	5 865	47	158	99	5 002	1 430	1 232	257	64
Luoteis-Venäjä	9 163	2 715	3 995	29	4	16	1 830	448	13	110	4
Arkangelin alue	2 463	650	1 409	9			345	44		5	0
Kaliningradin alue	46	8	6				13	2	12		7
Karjalan tasavalta	943	561	265				104	11		2	0
Komin tasavalta	2 849	706	1 614	20	4	16	386	101			3
Leningradin alue	631	223	182				160	59		6	0
Murmanskin alue	226	109	83				34				0
Novgorodin alue	560	103	97				233	83		44	1
Pihkovan alue	322	96	36				123	27		40	1
Vologdan alue	1 104	257	287				431	122		6	

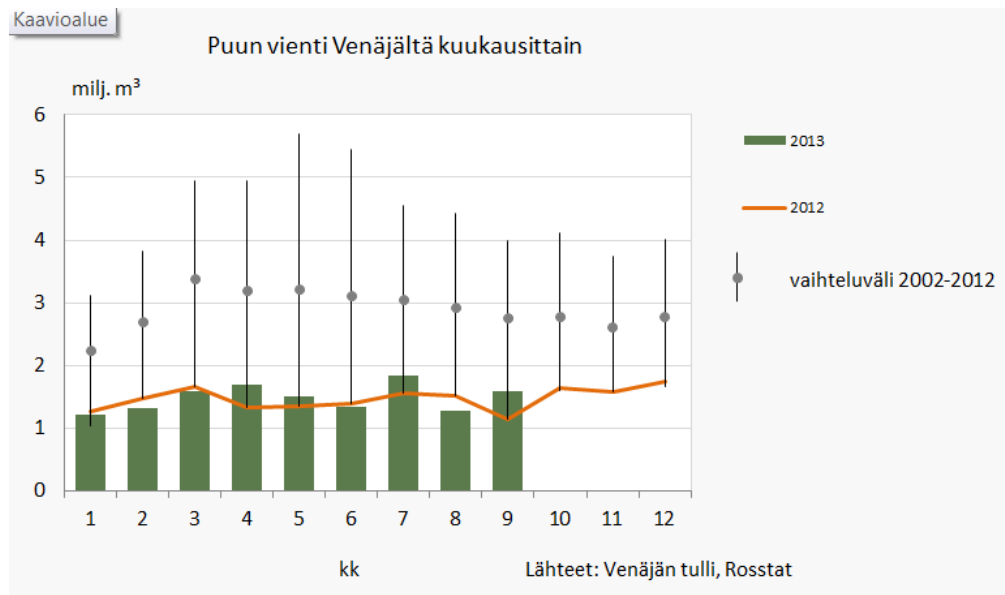
**KUVA 9. Venäjän ja Luoteis-Venäjän puustotilavuus ja vallitsevat puulajit (Idänmetsätieto 2008)**

### 3.5 Puutavaran tuonti ja määrä

Raakapuun tuonnilla Venäjältä Suomeen on pitkät perinteet ja se on tärkeä osa metsäteollisuuden kansainvälistä toimintaa. Suomen metsäteollisuus tuo Itämeren alueelta puuraaka-ainetta kotimaahan keskimäärin 10 miljoonaa kuutiometriä vuosittain. Raakapuun alkuperä tunnetaan ja puu on laillisesta lähteestä. Puutavaran laillisuuden takaavat yhtiöiden sisäiset tarkastusmenetelmät sekä sertifiointijärjestelmät. Venäjä on Suomen suurin puutavaran tuontimaa, sillä sen osuus on tuontipuun osuudesta 65 prosenttia ja loput tulee Baltian maista ja Ruotsista. Vientitullit alenivat, kun Venäjä liittyi WTO:n jäseneksi syksyllä 2012. Venäjältä tuodaan suurimmaksi osaksi havupuuhaketta ja koivukuitupuuta. (Metsäteollisuus 2013.)

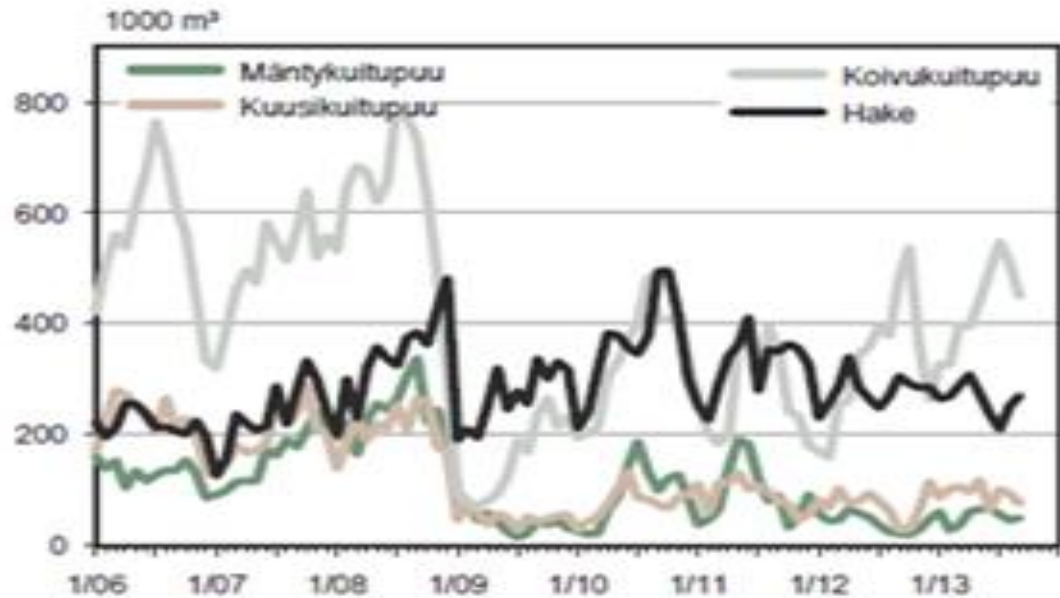
Luoteis-Venäjällä on ylitarjontaa koivukuidusta ja Suomessa on pulaa siitä. Koivun tuonti tasapainottaa markkinatilannetta vapaalla rajojen ylittävällä puukaupalla ja sen vapaa liikkuvuus tukee maita molemmin puolin. Puutavaran vapaa liikkuvuus tehostaa pohjoisen havumetsävyöhykkeen metsäteollisuuden tehokkuutta ja kansainvälistä kil-

pailukykyä. (Metsäteollisuus 2013.) Kuvassa 10 esitetään puutavaran Venäjän vienti kuukausittain vuosina 2012 ja 2013.



**KUVA 10. Puun vienti Venäjältä kuukausittain (Idänmetsätieto 2013)**

Suomeen tuotiin vuonna 2013 tammi-marraskuun aikana 10,6 miljoonaa kuutiometriä puuta ja sen määrä lisääntyi 15 prosentilla vuoden takaisesta. Vuonna 2013 marraskuussa Suomeen tuotiin 0,77 miljoonaa kuorellista kiintokuutiometriä puuta. Vuoden 2013 kolmella ensimmäisellä neljänneksellä puutavaralajeista tuotiin eniten koivukuitupuuta, yhteensä 4,68 miljoonaa kuutiometriä ja seuraavaksi eniten tuotiin haketta 2,90 miljoonaa kuutiometriä. Venäjän osuus puutavaran tuontimäärästä oli 73 prosenttia. (Metsäntutkimuslaitos 2013.) Kuvassa 11 esitetään puutavaralajien vaihtelu vuosien 2006 – 2013 ajalta. Kuvasta huomaa, että mänty- ja kuusikuitupuun tuontimäärä on alkanut vähenemään, kun taas koivukuidun tuonti romahti 2009, ja hakkeen määrä on vaihdellut tasaisesti.



**KUVA 11. Kuitupuun ja hakkeen tuonti 2006 – 2013 (Metsäntutkimuslaitos 2013)**

Kuvassa 12 esitetään puun tuonnin määrä marraskuussa ja tammi-marraskuussa välisenä aikana vuonna 2013. Kuvassa 13 esitetään puun tuonti maittain, tammi-marraskuussa vuonna 2013. Venäjältä tuodaan muihin maihin verrattuna enemmän puuta Suomeen.

Puutavaralaji	marraskuu 2013			tammi-marraskuu 2013			muutos, tammi-marraskuu 2013/2012		
	määrä	arvo	yks. arvo	määrä	arvo	yks. arvo	määrä	arvo	yks. arvo
	1000 m³	milj. €	€/m³	1000 m³	milj. €	€/m³	%	%	%
<b>YHTEENSÄ</b>	773	33	.	10 606	471	.	15	11	.
<b>RAAKAPUU</b>	737	32	.	10 165	456	.	15	10	.
Havupuu	113	5	47,0	1 880	91	48,4	21	12	- 8
Mänty	34	2	51,5	695	36	51,9	3	- 5	- 8
mäntytukki	15	1	57,8	180	11	62,4	- 22	- 26	- 5
mäntykuitupuu	18	1	46,2	516	25	48,2	16	8	- 7
Kuusi	79	4	45,1	1 184	55	46,3	35	27	- 6
kuusitukki	11	1	56,5	189	11	59,7	64	56	- 5
kuusikuitupuu	68	3	43,2	995	44	43,8	31	21	- 7
Muut havupuut	-	-	-	-	-	-	- 100	- 100	.
muu havutukki	-	-	-	-	-	-	.	.	.
muu havukuitupuu	-	-	-	-	-	-	- 100	- 100	.
Lehtipuu	390	16	41,9	5 313	233	43,8	29	21	- 6
Koivu	366	16	42,6	4 815	214	44,5	27	19	- 6
koivutukki	5	0	68,9	130	9	66,6	33	22	- 8
koivukuitupuu	362	15	42,3	4 685	206	43,9	27	19	- 6
Muut lehtipuut	24	1	30,3	498	18	36,6	48	39	- 6
Polttopuu	5	0	37,7	72	2	29,7	- 11	- 3	9
Hake	229	10	45,2	2 900	130	44,7	- 5	- 5	0
Kyllästetty puu	0	0	1133,0	0	0	339,4	- 73	- 43	115
<b>JÄTEPUU</b>	36	1	36,1	442	15	34,7	13	56	38
Pelletit	4	1	139,8	49	7	134,4	262	210	- 14
Muu jättepuu	32	1	22,7	393	9	22,3	4	14	10

**KUVA 12. Puutavaran tuonti marraskuussa ja tammi-marraskuussa 2013 (Metsäntutkimuslaitos 2014)**

Puutavaralaji	Venäjä		Latvia		Viro		Ruotsi		Britannia	
	määrä 1000 m³	arvo milj. €	määrä 1000 m³	arvo milj. €	määrä 1000 m³	arvo milj. €	määrä 1000 m³	arvo milj. €	määrä 1000 m³	arvo milj. €
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>7 776</b>	<b>329</b>	<b>1 157</b>	<b>55</b>	<b>1 388</b>	<b>68</b>	<b>176</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>RAAKAPUU</b>	<b>7 366</b>	<b>317</b>	<b>1 148</b>	<b>54</b>	<b>1 388</b>	<b>68</b>	<b>165</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
Havupuu	931	44	228	11	554	26	143	10	-	-
Mänty	279	13	75	4	215	11	111	8	-	-
mäntytukki	81	5	-	-	-	-	99	7	-	-
mäntykuitupuu	198	9	75	4	215	11	12	1	-	-
Kuusi	652	31	153	7	339	15	32	2	-	-
kuusitukki	169	10	-	-	0	0	20	1	-	-
kuusikuitupuu	483	21	153	7	339	15	12	1	-	-
Muut havupuut	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
muu havutukki	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
muu havukuitupuu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lehtipuu	4 413	188	387	19	446	21	18	1	-	-
Koivu	4 014	174	322	16	412	20	18	1	-	-
koivutukki	126	8	-	-	-	-	4	0	-	-
koivukuitupuu	3 888	166	322	16	412	20	14	1	-	-
Muut lehtipuut	399	14	65	3	34	1	0	0	-	-
Polttopuu	42	1	21	1	3	0	3	0	3	0
Hake	1 980	84	511	24	385	21	1	0	0	0
Kyllästetty puu	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-
JÄTEPUU	410	12	10	1	0	0	11	1	0	0

**KUVA 13. Puutavaran tuonti maittain tammi-marraskuussa 2013 (Metsäntutkimuslaitos 2014)**

### 3.6 Venäjän WTO- jäsenyyden vaikutukset metsäsektoriin

Venäjästä tuli Maailman kauppajärjestön (WTO) jäsen elokuussa 2012. Tämän myötä toimintaympäristön pelisäännöt selkiytyivät, markkinat avautuivat ja Venäjältä poistui mahdollisuus käyttää suojatulleja kotimaisen tuotannon tukemiseksi. Metsäteollisuus-tuotteiden tuontitullit alenivat, mikä paransi suomalaisten yritysten asemaa Venäjän markkinoilla. Puun vientitullien aleneminen kiristää Venäjän puumarkkinoita havutu-kin suhteen, mutta lisää pelivaraa lehtipuun suhteen. (Metsäntutkimuslaitos 2012.)

Ennen kuin Venäjä liittyi WTO:n jäseneksi vuonna 2012, oli Venäjällä voimassa korkeahintaiset puutullit. Venäjä suunnitteli vuonna 2006, että se ottaisi käyttöön pyöreään puutavaraan kohdistuvat asteittain kohoavat vientitullit 2007 vuodesta alkaen. Hintojen nostojen tavoitteena oli raakapuun viennin lopettaminen, minkä piti samalla pakottaa ulkomaalaiset yritykset investoimaan Venäjällä tapahtuvaan raakapuun jatkojalostukseen. Syynä oli myös se, että Venäjältä lähti jalostamatonta raakapuuta, josta osa palautui pitkälle jalostettuina kalliina tuontitavara Venäjän markkinoille. (Jutila 2010, 32.)

Venäjän hallitus korotti havupuun vientitulleja kesäkuussa vuonna 2006 alusta alkaen neljään euroon kuutiometriltä. Venäjän hallitus antoi asetuksen kohoavista vientitulleista vuoden 2007 alussa. Asetuksen mukaan vientitullit olisivat nousseet heinäkuussa 2007 alkaen asteittain siten, että vuoden 2009 alusta alkaen kaikkien muiden paitsi alle läpimitaltaan 15 senttimetrinen koivun vientitullut olisivat olleet vähintään 50 euroa kuutiometriltä ja pieniläpimittaisen koivukukin vientitulli olisi kohonnut samalle tasolle vuoden 2011 alusta alkaen. Venäjä toteutti asetuksen mukaisen korotuksen heinäkuussa 2007 havupuun ja järeän koivun kohdalla. Vientitullien korotuksen taso oli 10 euroa kuutiometrille ja näiden jatkokorotuksen huhtikuussa 2008 tasolle 15 euroa kuutiometrille. (Jutila 2010, 33.)

Toteutuneet raakapuun vientitullien ensimmäiset korotukset riittivät vakuuttamaan ulkomaalaiset puunostajat Venäjän aikeiden vakavuudesta. Venäjän Euroopan puoleisen alueen tärkein raakapuun vientimaa on ollut Suomi. Suomen metsäteollisuudessa toteutettiin vuosien 2008 ja 2009 aikana voimakkaita tuotannon leikkaustoimenpiteitä. Leikkausten pääsyynä oli Venäjän raakapuun tuonnin tason pysyvään alenemiseen sopeutuminen. Venäjällä vuoden 2008 lopussa tapahtunut vientitullien hintojen nousun lykkäys ei enää kyennyt kääntämään raakapuun vientiä nousuun. Viennin taos romahti vuoden 2009 alussa edelliseen vuoteen verrattuna, jolloin esimerkiksi koivukuidun tuontimäärä Suomeen romahti. (Jutila 2010, 33.)

Suomalaisen metsäteollisuuden kannalta WTO:n vaikutukset ovat selvät, sillä suomalaisten yritysten kilpailuasema paranee Venäjän markkinoilla. Puutuoteteollisuuden viennille avautuu lisää mahdollisuuksia, kun kotimaista tuotantoa suojaavat tuontitullit laskevat huomattavasti. Merkittävin muutos Suomen kannalta oli puutullikysymyksen ratkaisu. Raakapuun vientitullit alenivat heti jäsenyyden myötä. Havupuulle sovelletaan vientikiintiötä, joiden mukaan vientitulli on männylle 15 % ja kuuselle 13 %. Alennetulla tullilla voidaan viedä vuosittain 22 miljoonaa kuutiometriä havupuuta, josta EU:n osuus on 9,6 miljoonaa. koivun enimmäistaso on 7 % kaikille käytössä oleville tullinimikkeille. Suomalaisten teollisuuden edustajien mukaan koivun tuonti Venäjältä kasvaa kaksinkertaisesti tullialennusten seurauksesta. (Metsäntutkimuslaitos 2012.)

Luoteis-Venäjällä puun vienti tulee lisääntymään alentuneiden tullien myötä. Venäjän puunkorjuumäärät ovat kasvaneet parina viimeisinä vuosina, mutta Luoteis-Venäjällä puunkorjuu on laskenut. Puun kotimainen kysyntä on myös kasvanut saha- ja levytehdasinvestointien myötä. Viennin lisääntyessä kilpailu kiristyy entisestään ja havutukin hinta nousee. Lehtipuun osalta tilanne on päinvastainen, sillä Venäjän jalostuskapasiteetti ei ole kehittynyt pystyäkseen käyttämään aikaisemmin vietyä lehtipuumäärää. Viennin kasvun myötä kasvavan lehtipuun kysyntä lisää puunkorjuun kannattavuutta Luoteis-Venäjällä. Ennen korjuuyritykset joutuivat kohdentamaan hakkuut havupuuvaltaisille leimikoille lehtipuun vähäisen kysynnän myötä. (Metsäntutkimuslaitos 2012.)

### **3.7 Tuontivaatimukset ja maahantuojaan velvollisuudet**

Venäjältä Suomeen tuotavalla havupuutavalla on oltava kasvinterveystodistus ja tavaralla on täytettävä lainsäädännössä määritellyt tuontivaatimukset. Liitteessä 1 on lueteltu kasvinterveystodistusta edellyttävät havupuutavaranimikkeet ja liitteessä 2 lueteltu tuontivaatimukset venäläiselle havupuutavaralle. (Evira 2010.)

Maahantuojan on kuuluttava kasvinsuojeluviranomaisen ylläpitämään kasvinsuojelurekisteriin joko Suomessa tai muussa EU maassa. Maahantuoja, joka tuo kasvinterveystodistusta edellyttävää havupuutavaraa Venäjältä on rekisteröintivelvollinen. Hakemuksessa on mainittava puutavaran purkupaikat tarkkoina osoitteineen. Muutoksista on ilmoitettava muutosilmoitus -lomakkeella ja toiminnan loppuessa on tehtävä lopetusilmoitus. Maahantuojan on esitettävä tullille sen maan kasvinsuojelurekisterinumeronsa, jos maahantuoja kuuluu toiseen EU:n jäsenmaan kasvinsuojelurekisteriin. (Evira 2010.)

Puutavaran tarkastamiseksi muualla, kuin maahantuloaikalla toimijan on haettava tarkastuspaikalle hyväksyntä. Hyväksyntää haetaan rekisteröitymisilmoituksen yhteydessä tai erikseen. Ennen paikan hyväksymistä tarkastuspaikaksi, Evira suorittaa tarkastuksen tarkastuspaikalle asetettujen vaatimusten täyttymisen todentamiseksi. (Evira 2010.) Evira on elintarviketurvallisuusvirasto, jonka toiminnan päämääränä on varmistaa valvonnalla ja tutkimuksella elintarvikkeiden turvallisuutta ja laatua sekä kasvien ja eläinten terveyttä. (Evira 2013). Maahantuojan tai hänen edustajansa on mer-

kittävä Eviran kuitunauhalla tai merkkausvasaralla kasvinterveystarkastukseen valitut lähetykset tullin valvonnassa. Tarkastettavan kuljetuksen kuljetus siirtokirjassa mainittuun tarkastuspaikkaan on maahantuojan tai hänen edustajansa vastuulla. Kuljetuksen aikana tarkastuskuormasta ei saa purkaa ja eikä siihen saa lisätä puutavaraa. Maahantuojan tai hänen edustajansa on velvollinen auttamaan kasvintarkastuksen suorittamisessa. (Evira 2010.)

### **3.8 Tuonti ja tulli-ilmoitus**

Tuonti tarkoittaa tavarantoontia Suomeen EU:n ulkopuolisesta maasta. Tavarantoontin tulliselvitettävä ennen kuin sen saa ottaa käyttöön tai myydä Suomessa. Yleisin tuontin tullimenettely on luovutus vapaaseen liikenteeseen ja kulutukseen. Tulli-ilmoitus on annettava tavarasta. Tavaralle osoitetaan tulliselvitysmuoto, joita ovat luovutus vapaaseen liikenteeseen, luovutus muuhun tuontin tullimenettelyyn, passitusilmoitus tavarantoontin siirtämiseksi toiseen paikkaan, asettaminen tullivarastointimenettelyyn ja ilmoitus muusta tulliselvitysmuodosta. ( Suomalais- Venäläinen kauppakamari 2013a.)

Vastuu Eurooppaan saapuvan tavarantoontin ilmoituksesta on kuljetusyhtiöllä, passituksesta vastaavalla, TIR-Carnet´n haltijalla, väliaikaisen varaston pitäjällä ja tavarantoontinhaltijalla. Kuljetusyhtiö vastaa saapumisen yleisilmoituksesta, saapumisen esittämisilmoituksesta ja tavaroiden esittämisestä. Passituksesta vastaava vastaa sähköisestä passitusilmoituksesta ja tavaroiden esittämisestä. TIR-Carnet´n haltija vastaa sähköisestä passituksesta, TIR-Carnet´n ja tavaroiden esittämisestä. Väliaikainen varaston pitäjä vastaa vapaaehtoisesta vastaanottosanomasta ja sen pakollisesta purkaustulosanomasta. Tavarantoontinhaltija vastaa tulli-ilmoituksesta. (Suomalais- Venäläinen kauppakamari 2013a.) Tulli-ilmoituksen täyttämistä vasten on selvitettävä tavarantoontin tullinimike, tarkistettava mahdolliset tuontikiellot tai -rajoitukset jo ennen tavarantoontin tullialueelle ja hankittava tarvittavat tuontiluvat tai -lisenssit jo ennen tavaroiden tuontia (Tulli 2013).



## **4 TULLAUS- JA VIENTIMENETTELY VENÄJÄLLÄ RAUTA- JA MAANTEITSE**

### **4.1 Vientipaikka**

Pääsääntönä vientipaikan suhteen on ollut lähettäjän kotipaikan tai sen toimipaikan alueella sijaitseva tulliviranomainen. Tullipaikaksi on voitu määrätä muukin vientipaikka tullin suostumuksella meri- ja rautatiekuljetuksissa. Suurien puutoimittajien kohdalla, on tullausta voitu suorittaa rajatullissa. Tullilain mukaan tull ilmoitus voidaan jättää mille tahansa tulliviranomaiselle, jolla on oikeus vastaanottaa tull ilmoitus. Tulliviranomaiset voivat kuitenkin määrätä tietyn tullipaikan, jonne tullaus on tehtävä valvontatarkoitusten ja tavaroiden erityisominaisuuksien vuoksi. (Karvinen 2005, 22.)

Käyttäessä tilapäistä rajanylityspaikkaa hakee venäläinen myyjä tai tämän edustaja luvat sekä paikalliselta rajavartiolaitokselta että tullilta. Jos tilapäiset ylityspaikat eivät ole vakituisesti käytössä, saattavat suomalaiset joutua hankkimaan tiloja tai laitteita Venäjän puoleiselle ylityspaikalle ja hoitamaan henkilökunnan kyydityksiä. Nämä aiheuttavat suomalaisille lisäkuluja. Ylityspaikkaa valittaessa on hyvä ottaa huomioon mahdolliset jonotusajat ja ohitusluvut. Kuljetusliike oppii löytämään itselleen parhaan ylityspaikan käytännön kautta. (Karvinen 2005, 23.)

### **4.2 Asiakirjat**

Yleensä puun ja puutuotteiden vienti Venäjältä ei vaadi erillistä lisenssiä. Jalopuiden, kuten tammen, pyökin ja saarnen vienti raakapuuna tai jalosteena vaatii Venäjän talouskehityksen ja kaupan ministeriöltä haettavan lisenssin. Se on rekisteröitävä sijaintipaikan mukaan määräytyvässä tullitoimipaikassa ennen kuin tavara viedään Venäjältä. (Karvinen 2005, 24.)

Venäläinen myyjä voi tehdä sopimuksen lisenssin omaavan tullibrokerin kanssa, joka hoitaa vientitavaran tullauksen Venäjällä. Brokerin tehtävänä on löytää halvimmat menettelyt viedä tavara maasta. Brokerin järjestelykyvyllä ja tullisuhteilla onkin suuri merkitys Venäjällä viennin yhteydessä perittävien maksujen suhteen. Tullille on toi-

mitettava viimeistään viennin yhteydessä kirjallinen tulliselvitys vakiolomakkeella (GTD). Selvityksessä on oltava lähettäjän ja vastaanottajan sekä tavarán ja sopimuksen koskevat tiedot. Venäjän tullikomitean asetuksessa määrätään tullaúsilmoituksessa ehdottomasti ilmoitettavat tiedot. Esimerkiksi puutavarán tulliselvitykseen on merkittävä puutavarán tarkoituserä (puutavaralajit) sekä puulaji, puutavarán jalostusaste ja esikäsittely, puun kemiallinen käsittely, samanlaatuisten puutavaroiden erän laji, määrä, puutavaralajia kohden pituuden ja läpimitan keskiarvo ja valtiollisen standardin numero, jonka mukaan laatu ja määrä on määritelty. (Karvinen 2005, 24.)

Samalla tulliselvityksellä on mahdollista selvittää useassa erässä tapahtuvia toimituksia. Silloin tulli määrittää ajan, jonka kuluessa tavara on viimeistään vietävä maasta. Sisämaan tulli tekee harvoin puutavarán konkreettisen tarkastuksen viennin yhteydessä. Tarkastus on aina mahdollinen varsinkin pienten ja uusien toimijoiden kohdalla. (Karvinen 2005, 25.)

Tulli-ilmoituksen lisäksi tarvitaan muitakin asiakirjoja vietäessä puuta Venäjältä. Tarvitaan vientipassista kopio, joka on avattu venäläisessä pankissa. Maantiekuljetuksissa pitää olla mukana CMR-rahtikirja ja rautatiekuljetuksissa yhdysliikenne-rahtikirja (CIM). (Karvinen 2005, 25.) Rahtikirja muodostaa muiden asiapapereiden kanssa kuljetussopimuksen ja on siten tärkein yksittäinen asiapaperi kuljetuksessa. Rahtikirjoissa on yleensä kääntöpuolella kuljetukseen liittyviä sopimusehtoja, jotka poikkeavat toisistaan kuljetusmuodosta riippuen. (Logistiikan maailma 2013.) Rahtikirja laaditaan lähettäjälle, vastaanottajalle ja tavarankuljettajalle (Kuljetusopas 2013).

Rautatierahtikirja (CIM) on todiste kuljetussopimuksen sisällöstä. Se seuraa jokaista rautateitse tapahtuvaa ulkomaanliikenteen tavarankuljetusta. Lähettäjä vastaa rahtikirjaan merkitsemistään tiedoista ja rautatiet vastaa mm. tavarán massasta, kappalemäärästä ja ulkoista kuntoa koskevista tiedoista. Lähettäjä saa rautatierahtikirjasta kaksoiskappaleen. Kuljetuksen aikana kaksoiskappaleen haltija voi muuttaa kuljetussopimusta määräämällä esim. toisen määräpaikan tai vastaanottajan. (Kuljetussopimus 2013.)

Kauppalasku pitää olla mukana vietäessä raakapuuta Venäjältä. kaupallisista lähetyksistä on tehtävä kauppalasku, joka sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi tieto-

ja tavarán ostajalle, tulliviranomaiselle, huolitsijalle, kuljetusliikkeelle ja mahdollisesti myyjän edustajalle. Tiedot on ilmoitettava tarkasti, koska tiedot ovat perustana useille muille vientikaupassa tarvittaville asiakirjoille. Kauppalaskussa on oltava myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka, kauppalaskun asettamispäivä, tavarakollien yksilötiedot, tavarán kauppanimitys yksityiskohtaisesti ja yksilöitynä, tavarán paljous sekä brutto- ja nettopaino, tavarán hintatiedot, hinnanalennukset ja niiden perusteet, toimitus- ja maksuehdot, tullitariffinimike, ostajan alv-numero, alkuperämaa ja määrämaa sekä allekirjoitus. (Kuljetusopas 2013.)

Toimitussopimuksessa on määritelty mitä tavaraa sopimus koskee sekä kuinka paljon ja minkä laatuista tavaraa toimittajan tulee toimittaa. Toimitussopimuksessa ilmenee myös toimitettavan tavarán myyntihinta ja maksuehto. Sopimuksessa ilmenee toimitusehto ja vahingonkorvausvastuu. (Asianajotoimisto MK-LAW Oy 2013.) Mukana tulee olla myös kuitti maksetuista vientiveroista.

Kasvinterveystodistus on kansainvälisessä kaupassa käytettävä asiakirja, jonka myöntää viejämään kasvinterveysviranomaisen vastaanottomaan vaatimukset täyttävälle lähetyksille. Todistus on lähetyskohtainen ja maksullinen. Todistus haetaan tekemällä vienti-ilmoitus ja se on tehtävä vähintään 14 päivää ennen vientiä. Vienti-ilmoitus tehdään joko sähköisesti tai lähettämällä ilmoitus lomakkeella. (Evira 2010.) Todistus puun alkuperästä tulee olla mukana. Puutuotteen ostaja ja käyttäjä tietävät mistä puu on hankittu. Alkuperäseurannalla metsäyhtiöt tietävät, että niiden ostama ja käyttämä puu on laillista ja peräisin kestävästi hoidetuista metsistä. (Forest 2014.) Lastausluettelosta ilmenee puutavarán, jonka myyjä toimittaa tulliin, laatu ja määrä (Karvinen 2005, 25).

### **4.3 Tullausarvo ja maksut**

Tullausarvo on perustana vientitullien ja tullausmaksujen laskennalle. Tullausarvo määrätään todellisen kauppahinnan perusteella, siihen sisältyvät puutavarán hinta, puunkorjuu, metsänhoitomaksu, tiemaksut, välityspalkkiot, huolintakustannukset ja muut mahdolliset myyjän maksamat kulut. Tullausarvon määrittämiseksi voidaan

käyttää myös tuotteiden sopimushintaa tai tullilla olevia myyntiluettelohintoja. Raakapuun tullausarvoista voidaan antaa tarkempia soveltamisohjeita Venäjän tullivirastolta. Siellä on annettu ohjeelliset tullausarvot sellaisia tapauksia varten, jolloin asiakirjoista ei selvästi ilmene, miten tullausarvo on määritelty tai jos arvo on väärin määritelty tai asiakirjat ovat puutteelliset. Ohjausarvot päivitetään neljännesvuosittain ja ne perustuvat Venäjän metsäteollisuuden ja puunviejien liiton ilmoittamiin vientihin-  
toihin. (Karvinen 2005, 25.)

## **5 TULLAUSMENETTELY SUOMESSA RAUTA- JA MAANTEITSE**

### **5.1 Käteistullaus**

Käteistullausta käytetään useimmiten sahatavaran ja pienten toimitusten osalta. Suomeen tuotu raakapuu ja sahatavara menevät suoraan ostajan jalostuspaikalle, varastoon tai luovutetaan vapaaseen liikkeeseen. Puutavaran arvolisävero on 24 % jos tuoja ei ole tullin rekisteröity asiakas. Arvolisävero on maksettava pankkikortilla tai käteisellä Suomen rajatullissa. Tullausilmoitus tehdään itse tai huolitsijan toimesta hallinnollisella yhtenäisasiakirjalla eli SAD -lomakkeella. Raakapuusta maksettu kokonaishinta eli tullausarvo on perustana arvolisäverolle. Suurin osa puusta ja puusta valmistetuista tavaroista on tullivapaata. (Karvinen 2005, 28.)

Suomen rajatulli tarkastaa lastin silmämääräisesti ja vertaa sitä annettuihin tietoihin. Tulli voi pyytää tuojaa toimittamaan tavaran vastaanottajan mittaustodistukset jälkikäteen maksujen kontrolloimiseksi. Tavaran tuontia voidaan valvoa yritystarkastuksilla. (Karvinen 2005, 28.)

### **5.2 Jaksotullaus**

Jaksotullaus on tiettynä ajanjaksona tullialueella tuotujen tavaroiden samanaikainen tullaus (Ajankohtaista 2014). Suurin osa puuntuonnista tehdään jaksotullauksella. Tullipiiriltä haetaan jaksotullauslupa, jonka saa ainoastaan tullin rekisteröitynyt asiakas. Käteisasiakkaalle lupa voidaan myöntää, jos tullauksen hoitaa rekisteröitynyt asiakkaana toimiva huolintaliike. Jaksotullausmenettely toimii kaksivaiheisena. Rahtikirjal-

la tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen, jossa on tietyt vähimmäistiedot. Tullaus tehdään yhden kuukauden jaksotullauksena, jossa huolitsija toimittaa kunkin jakson päätyttyä lopullisen tullausilmoituksen tarvittavina liitteineen seitsemän päivän kuluessa jakson päättymisestä. (Karvinen 2005, 28.)

Jaksotullauksen vaiheita on n. 12. Kun puutavara tuodaan Suomeen jaksotullauksena, lupahakemus tehdään tullipiiriin tullittoman tavarankohdalla kuukausi ennen ja muiden kohdalla viikko ennen tullausta. Lupahakemuksen käsittely ja myöntäminen kestää noin kaksi viikkoa ja tämän jälkeen tulli toimittaa rajatullille tiedon luvasta. Huolitsija tai itse asiakas toimittaa tullausilmoituksen täytettynä kaikkiin rajatulleihin, joiden kautta puuta tuodaan Suomeen. Ensimmäisen kuorman saavuttua rajatulliin kuljettaja esittää täytetyn rahtikirjan, jossa on huomautuskohdassa merkintänä jaksotullauksesta ja luvasta. Tulli ottaa rahtikirjasta kappaleen ja laittaa sen tullausilmoituksen ”luovarin” väliin. Seuraavien kuormien tullessa tulli ottaa rahtikirjan kappaleen ja laittaa sen tullissa olevan tullausilmoituksen väliin, jolloin ei tarvitse tehdä erillistä tullausilmoitusta. Jakson loppuessa tulli laskee autot ja painot, ja merkitsee kokonaismäärät tullausilmoitukseen. Huolitsija saa ilmoituksen tullilta toimitusmääristä ja vahvistaa kuormien määrät. Huolitsija pyytää tavarankohdalla vastaanottajalta joka kuormasta mittaustodistukset ja kauppasopimuksen. Huolitsija laskee kuutiot todistusten perusteella ja antaa lopullisen tullausilmoituksen tullille. Tulli vahvistaa asian ja toimittaa laskun huolitsijalle tai asiakkaalle. Asiakas maksaa arvolisäverot ja tullin suorituskannat laskun eräpäivään mennessä. (Karvinen 2005, 29.)

Rautatiekuljetuksissa huolitsija toimittaa tullausilmoituksen rajatulliin ja tavara luovutetaan yhdysliikenne-rahtikirjassa näkyvien kuutioiden mukaan. Huolitsijat tekevät yhteistyötä VR:n kanssa. VR ilmoittaa tullille saapuneet kuormat. Menettely on sama kuin auton jaksotullauksessa. (Karvinen 2005, 32.)

### 5.3 Asiakirjat

Tuontitullauksen yhteydessä on Suomen tullille näytettävä samat asiakirjat kuin Venäjän tullille. Tullausilmoitus, kuljetusasiakirja CMR, konossementti tai yhdysliikenne-rahtikirja, kauppasopimus, kauppalasku, mittatodistus ja kasvinterveystodistus, joka vaaditaan kaikkialta Venäjältä tulevalta havupuulta. Tullin lisäksi asiakirjavaatimuksia

saattaa esittää tavarán lopullinen käyttäjä, joka esimerkiksi haluaa tietää raaka-aineen alkuperän tai ettei ole hakattu suojelukohteilta. Tullin tehtävänä on valvoa, ettei puuntuonti aiheuta vaarallisten kasvitautien tai tuhohyönteisten leviämistä Suomessa. (Karvinen 2005, 30.)

Kasveille on asetettu tuontivaatimuksia ja rajoituksia EU:n ulkopuolelta Suomeen tuotaessa, jotta kasvitaudit ja tuholaiset eivät leviäisi lähetysten mukana. Vaatimukset vaihtelevat tuotteesta, kasvilajista ja alkuperämaasta riippuen. Kasvinterveystodistusta vaativien tuotteiden tuonti on sallittua tiettyjen maahantuontipaikkojen kautta. (Evira 2013.) Kasvinterveystodistusta vaativat lajit tarkastetaan maahantuotaessa, ennen kuin vastaanottaja saa ne. Maahantuojan on ilmoitettava lähetyksen saapumisesta alueensa kasvinterveystarkastajalle Eviraan tai ELY -keskukseen. Tarkastus tehdään maahantuontipaikassa tai luvanvaraisesti vastaanottajan varastossa. Tarkastuksessa selvitetään, ovatko tuotteet puhtaita kasvituhoojista ja täyttävätkö ne tuontivaatimukset. Tuotteen maahantuonti kielletään, jos se ei täytä tuontivaatimuksia. Maahantuontikiellon saaneelle lähetykselle määrätään toimenpiteet, jotka maahantuojalla toteuttaa omalla kustannuksellaan. (Evira 2013.)

#### **5.4 Tullausarvo ja maksut**

Tullilain mukaan maahantuodun raakapuun tullausarvon käytetään sen kauppaa-arvoa eli sitä hintaa, mikä siitä on maksettu Suomeen tuotaessa. Arvolisäverolaissa veron perusteeseen sisällytetään tavarán kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muut maahantuontiin liittyvät kulut. Siihen sisällytetään myös Suomen ulkopuolella maksettavat verot ja muut maksut. Maahantuodun raakapuun hintaan lisätään mm. puun korjuukustannukset, teiden ja siltojen rakentamiskustannukset, tiemaksut, ylipainomaksut ja vartiointikulut, vientiverot, provisiot ja välityspalkkiot sekä työnohjohtokustannukset. (Karvinen 2005, 31.)

Tullien tarkastusyksiköt tekevät useita puuntuonti tarkastuksia vuosittain. Tarkastuksessa on ollut kysymys jälkiverotuksesta liian alhaiseksi ilmoitetun tullausarvon takia. Näissä tapauksissa tullausarvossa ei ole huomioitu kaikkia puunhankinnan kustannuksia ja liitännäiskuluja. Uudet toimijat sekä pienet toimijat ovat laiminlyöneet verojen tai muiden julkisoikeudellisten maksujen suorittamisen. (Karvinen 2005, 31.)

## 6 POHDINTA

Suomen ja Venäjän välinen raakapuun tuonti Suomeen kiihtyi 1960- luvulta lähtien. Silloin lähes 80 % tuonnista oli peräisin Venäjältä. Tuolloin puutavaran tuonnin perustelulle Neuvostoliitosta olivat kotimaan puuvarojen vähäisyys ja pelko liikahakkuista. Tätä nykyään syynä on, että puuta on tuotu sekä korvaamaan että täydentämään kotimaista puuta. Koivua tuodaan Suomeen runsaasti, sillä sen käyttö metsäteollisuudessa on kasvanut ja sen tarve on ylittänyt kotimaan hakkuumahdollisuudet. Havupuuntuonti kasvoi Suomen ja Venäjän clearing- kaupan loputtua 1990- luvun aikana.

Suomen metsävarat ovat runsaat ja monet ihmettelevätkin miksi raakapuuta tuodaan Suomeen. Vaikka Suomen metsävarat ovatkin runsaat, niiden kasvukierro on pitkä ja metsävarat eivät kuitenkaan kata metsäteollisuuden raakapuutarvetta, ei ainakaan koivun osalta. Tuotannon kannalta raakapuun tuonti Suomeen on tärkeää, jotta metsäteollisuus pystyy tuottamaan tuotteita ja tuotanto pysyy tasaisena. Raakapuun tuonti Venäjältä Suomeen vaikuttaa Suomen raakapuun hintoihin ja kasvattaa Suomen riippuvuutta tuonti raakapuusta. Kun ollaan liian riippuvaisia tuonti raakapusta, se aiheuttaa heikkouksia Suomen metsäteollisuuden tuotantoon ja talouteen. Suomen metsäteollisuuden tulisi mitoittaa tuotantonsa siten, että suurin osa tuotannosta esimerkiksi koivutuotteista pystyttäisiin kattamaan Suomen raakapuusta, jolloin riippuvuus tuontipuusta vähenisi. Kuitenkin lähellä itärajaa sijaitsevat tehtaat hankkivat suurimman osan puusta Venäjältä koska tehtaiden normaali hankinta alue ylettyy sinne asti ja isot konsernit eivät ajattele maa- tasolla. Esimerkiksi Kaukas, Pulp, Kaukopää ja Enocell tehtaiden hankintaympyrä ulottuu Venäjän alueelle. Suomeen tuodaan Venäjältä puuta ja Ruotsiin Baltian maista.

Suomeen tuotavasta raakapuusta noin 75 % tulee Venäjältä. Venäjän suuri osuus raakapuun tuontimäärästä on riski. Venäjän osuutta tuontipuun määrässä tulisi laskea ja pyrkiä tuomaan puuta Suomeen muista maista. Jos Venäjällä tapahtuu jotain kriittistä esimerkiksi taloudessa, metsäteollisuudessa tai politiikassa Suomen välillä, se voisi vaikuttaa Suomen metsäteollisuuden tuotantoon ja talouteen. Liian suuri tuontipuun määrä Venäjältä altistaa Suomen metsäteollisuuden Venäjällä tapahtuvien kriisien vaikutuksille. Suomen kannalta olisi parempi vähentää tuotavaa raakapuuta Venäjältä

ja kasvattaa muiden maiden osuutta tuontimäärissä. Usean hankintalähteen politiikkaa ja hintapainetta voidaan hillitä hankkimalla osa raaka-aineesta toisesta lähteestä.

Raakapuun tuontiprosessi on tällä hetkellä selkeä ja kunnossa. Kummatkin osapuolet noudattavat samanlaisia sääntöjä puutavaran tuonnissa. Raakapuun tuonti Venäjältä Suomeen hoituu nopeammin kuin esimerkiksi sähkölaitteiden. Asiakirjojen sähköistäminen on nopeuttanut tuontiprosessia ja helpottanut maahantuojien työtä. Jaksotullaus on parhain tapa tuoda raakapuuta Suomeen. Jaksotullauksessa pystyy tuomaan samalla rahtikirjalla useampia kuormia määrättyssä ajassa Suomeen. Tämän avulla maahantuojan ei tarvitse tehdä jokaiselle kuormalle omaa rahtikirjaa ja tuontiprosessi on yksinkertainen.

Suomen ja Venäjän välillä tulee olemaan puutavarakauppaa vielä monet vuosikymmenet. Puutavaran kaupankäynnissä on ollut maiden välillä vaikeuksia, jolloin on ollut puutavaran vientikieltoja ja muita hankaluuksia. Tällä hetkellä puutavaran tuonti Suomeen Venäjältä on hyvässä kunnossa. Venäjän liityttyä WTO:n jäseneksi tuonti Suomeen parani entisestään. Hankaluuksia tulee olemaan maiden tullien välillä, sillä Suomen tulli käytäntöjä ja sääntöjä ohjaa EU maiden yhteiset säännöt. Venäjällä ohjaa oman maan tullisäännöt, jotka eroavat käytännöltään Suomen tullin säännöistä. Puutavaran tuojan täytyy osata kummankin maan tullilainsäädäntö ja maiden käytännöt.

Suomen ja Venäjän puutavaran tuontia hiertää autokuljetuksissa eri painorajoitukset. Painorajoitukset aiheuttavat sen, ettei Suomeen voida tulla täysillä kuormilla ja Venäjän puolella tehdään ylimääräisiä mittauksia sekä tarkastuksia. Maiden tulisi sopia yhteisistä painorajoista puutavaran kuljetuksessa, jolloin tullin toiminnasta saataisiin nopeampaa ja kuljetukset hoituisivat ongelmitta. Yhteisten painorajoitusten myötä puutavaran tuonti Suomeen saattaisi vilkastua entisestään. Tämä parantaisi puutavaran tuonnin kannattavuutta, kun puutavaraa tuotaisiin täysillä kuormilla.

Uusia ja pieniä ostaja- ja myyjäyrityksiä tarkkaillaan tarkemmin tulleissa. Yritysten on noudatettava lakeja ja sääntöjä ettei tulleissa tule ongelmaa. Tämä tarkoittaa sitä, että yritysten tulee olla tietoisia tuontiprosessista sekä laista jotta he pystyvät toimimaan. Jotta uusia yrityksiä tulisi tuonnin pariin, tullien tulisi ohjata uusia tulokkaita tullitoiminnassa ja pitää koulutuksia. Koulutuksissa kiinnitettäisiin huomio lainsäädäntöön ja



tuontiprosessiin. Tällä hetkellä puutavarantuojalle on tehty Metlan toimesta opas, joka on peräisin vuodelta 2005, ja jotkin asiat oppaassa ovat vanhentuneita. Puuntuojalle olisi hyvä laatia opas, josta löytyy tuoretta tietoa. Olisi myös hyvä, että oppaan teossa olisi mukana yrityksiä, jotka tuovat puutavaraa jatkuvasti Suomeen ja joilla on tuoretta tietoa tullien toiminasta sekä tuontiprosessista.

Puutavaraa tuodaan Suomeen Venäjältä junalla ja autolla. Puutavara-auto on yleensä venäläinen ja junan vaunut voivat olla suomalaisia tai venäläisiä. Puutavaran tuonti Suomeen rautateitse lisääntynee bensiinin hinnan noustua ja ilmastopolitiikan kiristyttyä. Muutosten myötä puutavaran tuonti on halvempaa ja taloudellisempaa tehdä rautateitse, jolloin tuotua puutavaramäärää kohden kilometri kustannukset jäävät alhaisemmaksi.

Raakapuuntuonti Venäjältä Suomeen yleisesti rauta- ja maanteitse -opinnäytetyön tarkoituksena on auttaa metsäalan työntekijöitä ymmärtämään raakapuuntuontiprosessia paremmin ja lisätä tietoa miten prosessi etenee. Monet metsäalan työntekijät, jotka eivät työskentele tuontipuun parissa, eivät tiedä mitä tuontiprosessissa tapahtuu. Tutkimuksen tarkoituksena on toimia apuna opiskelijoille tai aloittelijoille työn parissa. Tutkimuksesta saa tietoa Suomen ja Venäjän välisestä kaupankäynnistä ja kuinka suuria määriä keskimäärin kulkee maiden välillä raakapuuta vuodessa. Tutkimuksen avulla ymmärtää pääpiirteet raakapuuntuonnista, ja mitkä asiapaperit tulee olla mukana. Tutkimukselle asetettiin alussa tavoitteeksi tutkia raakapuuntuontiprosessia, ymmärtää miten tuontiprosessi tapahtuu ja kuinka suuria määriä keskimäärin tuodaan raakapuuta Venäjältä Suomeen. Tutkimus täytti sille asetetut tavoitteet. Tutkimuksessa tulee selvästi esille kuinka raakapuuta tuodaan Venäjältä Suomeen sekä kuinka suuria määriä keskimäärin tuodaan.

## LÄHTEET

Ajankohtaista. 2014. Tullaustermistö tutuksi. WWW-dokumentti.  
<http://www.ajankohtaista.fi/tullaustermisto-tutuksi>. Ei päivitystietoja. Luettu 20.2.2014

Asianajotoimisto MK Law Oy. 2013. Toimitussopimus Venäjän kaupassa. WWW-dokumentti. <http://www.mklaw.fi/fi/toimitussopimus-venaja>. Päivitetty 30.5.2013. Luettu 21.2.2014.

Evira.2013.Eviran esittely.WWW-dokumentti.  
<http://www.evira.fi/portal/fi/tietoa+evirasta/esittely/>. Päivitetty 11.11.2013. Luettu 5.2.2014.

Evira. 2010. Ohjeita venäläisen havupuutavaran maahantuoajalle. pdf-dokumentti.  
[http://www.evira.fi/files/attachments-archived/kasvintuotanto\\_ja\\_rehut/kasvintarkastus/ohjeet/14405\\_2\\_ohjeita\\_venalaisen\\_havu\\_puutavaran\\_maahantuoajalle.pdf](http://www.evira.fi/files/attachments-archived/kasvintuotanto_ja_rehut/kasvintarkastus/ohjeet/14405_2_ohjeita_venalaisen_havu_puutavaran_maahantuoajalle.pdf). Päivitetty 12.4. 2010. Luettu 5.2.2014.

Forest. 2012. Alkuperäseuranta kertoo puun reitin metsästä tehtaalle. WWW-dokumentti.  
<http://www.forest.fi/smyforest/forest.nsf/allbyid/16B0091BBD905670C22572410028AD36?Opendocument>. Ei päivitystietoja. Luettu 21.2.2014.

Hernesniemi Hannu. Auvinen Seppo & Dudarev Grigory 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Helsinki: Taloustieto Oy

Idänmetsätieto. 2013. Tilastot & graavit. pdf-dokumentti.  
<http://www.idanmetsatieto.info/fi/ladattavia-tiedostoja/tilastot--graafit>. Ei päivitystietoja. Luettu 25.3.2014

Jutila Lasse 2010. Metsäpolitiikan vaikutus metsävarojen käyttöön ja metsäteollisuuden investointeihin Venäjällä. Vantaa: Metsäntutkimuslaitos. pdf-dokumentti.  
<http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2010/mwp162.pdf>. Ei päivitystietoja. Luettu 25.3.2014

Karvinen Sari 2005. Puuntuojan opas. Joensuu: Metsäntutkimuslaitos Joensuun tutkimuskeskus. pdf-dokumentti.  
[http://www.idanmetsatieto.info/fi/document.cfm?doc=show&doc\\_id=930](http://www.idanmetsatieto.info/fi/document.cfm?doc=show&doc_id=930). Luettu 27.2.2014.

Kuljetusopas. 2014. Ulkomaankaupan asiakirjat. WWW-dokumentti.  
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. Ei päivitystietoja. Luettu 24.2.2014.

Liikennevirasto. 2013. Liikenneverkko. WWW-dokumentti.  
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/tiet>. Päivitetty 8.10.2013. Luettu 16.1.2014.

Logistiikan maailma. 2013. Huolinta. WWW-dokumentti.  
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta>. Päivitetty 5.1.2013. Luettu 28.1.2014.

Logistiikan maailma. 2014. Logistiikan käsitteet ja termit. WWW-dokumentti.  
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka\\_%28Logistics%29\\_-\\_m%C3%A4%C3%A4ritelm%C3%A4](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_%28Logistics%29_-_m%C3%A4%C3%A4ritelm%C3%A4). Päivitetty 1.3.2014. Luettu 15.1.2014.

Maps of World. 2014. WWW-dokumentti. <http://www.mapsofworld.com/russia/>. Ei päivitystietoja. Luettu 25.2.2014.

Metsäntutkimuslaitos. 2014. Metsäteollisuuden ulkomaankauppa. pdf-dokumentti.  
[http://www.metla.fi/metinfo/tilasto/julkaisut/mtt/2014/uk13\\_11.pdf](http://www.metla.fi/metinfo/tilasto/julkaisut/mtt/2014/uk13_11.pdf). Päivitetty 7.2.2014. Luettu 15.2.2014.

Metsäntutkimuslaitos. 2012. Venäjän WTO- jäsenyyden vaikutukset metsäsektoriin Suomessa ja Venäjällä. WWW-dokumentti.  
<http://www.metla.fi/uutiskirje/metsatalous-ja-yhteiskunta/2012-03/uutinen-3.htm>. Päivitetty 5.12.2012. Luettu 19.2.2014.

Mäkelä Tommi. Mäntynen Jorma & Vanhatalo Jaana 2005. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmä. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto

Metsäteollisuus. 2013. WWW-dokumentti.  
<http://www.metsateollisuus.fi/painopisteet/kansainvaliset-asiat/venaja/Raakapuuntuonti-Venajalta-Suomeen-on-kiinteaa-osa-metsateollisuuden-toimintaa-1092.html>. Päivitetty 17.5.2013. Luettu 30.1.2014.

Rajavartiolaitos. 2014. Rajanylityspaikat. WWW-dokumentti.  
<http://www.raja.fi/ohjeita/rajanylitys/rajanylityspaikat>. Ei päivitystietoja. Luettu 17.1.2014.

Russianrail. 2014. WWW-dokumentti. <http://www.russianrail.com/>. Ei päivitystietoja. Luettu 20.1.2014.

Suomen Merimies- Unioni SMY ry. 2012. Venäjän liikennestrategia panostaa satamiin. WWW-dokumentti.  
[http://www.smu.fi/itameri/venaja/venajan\\_liikennestrategia\\_panost/](http://www.smu.fi/itameri/venaja/venajan_liikennestrategia_panost/). Ei päivitystietoja. Luettu 25.3.2014.

Suomen suurlähetystö. 2013. Talous, elinkeino ja ulkomaankauppa. WWW-dokumentti. Päivitetty 25.11.2013. Luettu 15.1.2014.

Suomalais- Venäläinen kauppakamari. 2013a. Tuonti Venäjältä ja vienti Venäjälle sekä veroton matkailijamyynti Suomessa. pdf-dokumentti.  
[http://www.keti.fi/dman/Document.phx/~keti/Julkinen/koulutus\\_seminaarit/240413Alho?folderId=~keti/Julkinen/koulutus\\_seminaarit&cmd=download](http://www.keti.fi/dman/Document.phx/~keti/Julkinen/koulutus_seminaarit/240413Alho?folderId=~keti/Julkinen/koulutus_seminaarit&cmd=download). Päivitetty 24.4.2013. Luettu 14.1.2014.

Suomalais- Venäläinen kauppakamari. 2013b. Venäjän talous. WWW-dokumentti.  
[http://www.svkk.fi/tietoa\\_venajasta/talous](http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/talous). Ei päivitystietoja. Luettu 1.2.2014.

Tulli. 2013. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. pdf-dokumentti.  
[http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja13/liitteet/2013\\_M19.pdf](http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja13/liitteet/2013_M19.pdf). Ei päivitystietoja. Luettu 12.2.2014.

Tulli. 2009. Tulli-ilmoitus. WWW-dokumentti.  
[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/tulli\\_ilmoitus/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/saapuminen/tulli_ilmoitus/index.jsp). Päivitetty 20.5.2009. Luettu 17.1.2014.

Wienecke-Janz Detlef 2004. Maailmalla. Munchen: Wissen Media Verlag GmbH.

## LIITTEET 1

**Havupuutavaranimikkeet (Coniferales), joihin kuuluville puutavaralähetyksille on oltava kasvinterveystodistus (Phytosanitary Certificate) Venäjältä tuotaessa**

<b>CN-koodi</b>	<b>Tavarankuvaus</b>
<b>4401 10 00</b>	Polttopuu, rankoina, pölkkyinä, halkoina, oksina tai niiden kaltaises- sa muodossa.
<b>4401 21 00</b>	Havupuu lastuina tai hakkeena.
<b>4401 30 40</b>	Sahanpuru.
<b>ex 4401 30 80</b>	Muu puujäte ja -tähteet, ei kuitenkaan höyläkutterina, pölkkyinä, bri- ketteinä, rakeina tai niiden kaltaisessa muodossa.
<b>4403 10 000</b>	Raakapuu, jota on käsitelty maalilla, peittausaineella, kreosootilla tai muilla suoja-aineilla, myös jos siitä on poistettu kuori tai pintapuu, tai kar- keasti syрjätty puu.
<b>4403 20</b>	Havupuuta oleva raakapuu, lukuun ottamatta maalilla, peittausai- neella, kreosootilla tai muilla suoja-aineilla käsiteltyä puuta, myös jos siitä on poistettu kuori tai pintapuu, tai karkeasti syрjätty puu.
<b>ex 4404</b>	Halkaistut pylväät: teroitettut, mutta pituussuunnassa sahaamattomat puupaalut, -seipäät ja -kepit.
<b>4406</b>	Puiset rata- ja raitiotiepölkkyt.
<b>4407 10</b>	Havupuuta oleva puu, pituussuunnassa sahattu tai veistetty (chip- ped), tasoleikattu tai viiluiksi sorvattu, myös höylätty, hiottu tai päistään jatkettu, jonka paksuus on yli 6 mm.
<b>4415</b>	Puiset pakkauslaatikot, -rasiat, -häkit -pytyt ja niiden kaltaiset pääl- lykset; puiset kaapeli- ja johdinkelat; kuormalavat, laatikkokuormalavat ja muut puiset lastauslavat; puiset kuormauslavojen lavakaulukset sellaise- naan. Terveystodistusta ei vaadita puiselta pakkausmateriaalilta erilaisten tavaroiden kuljetuksessa käytettävänä laatikoina, lastauslavoina yms. Em. mai- nittu puinen pakkausmateriaali on merkittävä ISPM 15 –standardin mu- kaisella leimalla.
<b>4416 00 00</b>	Puiset drittelit, tynnyrit, sammiot, saavit ja muut tynnyriteokset sekä niiden puuosat, myös tynnyrin kimmet.
<b>ex 4418</b>	Pyöreästä hirrestä sorvaamalla tai veistämällä valmistetut hirsikehi- kot.
<b>9406 00 20</b>	Tehdasvalmisteiset puurakennukset, lukuun ottamatta lamellihirrestä (liimahirrestä) valmistettuja rakennuksia.

**LIITTEET 2 (1)****Venäjältä Suomeen tuotavan havupuutavaran (Coniferales) kasvinterveysvaatimukset****I Vaatimukset Venäjän Euroopan puoleiselta alueelta peräisin olevalle puutavaralle:**

**Pyöreä puu, sahatavara, särmätty puutavara, polttopuu, puiset pakkaukset sellaisenaan**  
**(esim. tyhjät lavat), hake, havupuiset tukipuut puutavaralasteissa ym.**

Kasvinterveystodistus

**JA**

Puutavara ei sisällä eläviä vaarallisia kasvintuhoojia (mäntyankeroineen sekä Euroopan ulkopuoliset *Monochamus*-, *Scolytidae*- ja *Pissodes* -lajit).

**II Vaatimukset Venäjän Aasian puoleiselta alueelta peräisin olevalle puutavaralle:**

**1) Pyöreä puu, sahatavara, särmätty puutavara, polttopuu, puiset pakkaukset sellaisenaan**  
**(esim. tyhjät lavat), havupuiset tukipuut puutavaralasteissa ym.**

Kasvinterveystodistus

**JA**

a) Puutavara on kuoretonta eikä siinä ole Euroopan ulkopuolisten *Monochamus*-lajien toukkien tekemiä reikiä, joiden läpimitta on yli 3 mm.

**TAI**

b) Puutavara on uunikuivattu ja sen kosteus on alle 20 % kuiva-aineesta. Osoituksena siitä puutavarassa tai sen kääreessä on merkintä "kiln-dried" tai "KD" tai muu kansainvälisesti hyväksytty merkintä.

**TAI**

c) Puutavara on lämpökäsitelty (56°C/30 min puun ytimessä). Osoituksena siitä puutavarassa tai sen kääreessä on merkintä HT (heat treatment).

**TAI**

d) Puutavara on kaasutettu ja osoituksena siitä terveystodistukseen on merkitty aktiivinen ainesosa, puuaineksen vähimmäislämpötila, määrä (g/m<sup>3</sup>) ja altistusaika (h).

**LIITTEET 2 (2)****TAI**

e) Puutavara on kemiallisesti painekyllästetty ja käsittely on merkitty kasvin-terveystodistukseen:

aktiivinen ainesosa, paine (psi tai kPa) ja pitoisuus (%).

(paineen yksiköt psi = pounds per square inch eli paunaa neliötuumaa kohden ja kPa = Kilopascal;

5000 psi = 34.500 kPa)

**2) Hake, kappaleet, lastut, puujäte, sahanpuru:**

Kasvinterveystodistus

**JA**

a) Tuotettu kuoritusta puusta.

**TAI**

b) Uunikuivattu alle 20 kosteusprosenttiin kuiva-aineesta.

**TAI**

c) Kaasutus, josta on merkintä kasvinterveystodistuksessa: aktiivinen ainesosa, tehoaine, puun

vähimmäislämpötila, määrä (g/m<sup>3</sup>) ja altistusaika (h).

**TAI**

d) Lämpökäsittely (56°C 30 min), ja siitä on merkintä kasvinterveystodistuksessa, esim. HT (heat treatment).

**3) Havupuun erillinen kuori, joka on peräisin Venäjän Aasian puoleiselta alueelta.**

Kasvinterveystodistus

**JA**

a) Kaasutus, josta on merkintä terveystodistuksessa: aktiivinen ainesosa, kuoren vähimmäislämpötila,

määrä (g/m<sup>3</sup>) ja altistusaika (h).

**TAI**

b) Lämpökäsittely (56°C 30 min), josta on merkintä terveystodistuksessa, esim. HT (heat treatment).

Muun kuin puutavaran pakkaamiseen tai lastin tukemiseen käytettävää puista pakkausmateriaalia

koskevat erilliset, ISPM 15 –standardin mukaiset vaatimukset.

Nämä vaatimukset koskevat myös havupuutavaraa, joka on peräisin Kazakistanista tai Turkista.

Tässä liitteessä on kuvattu Venäjältä tuotavan havupuutavaran kasvinterveysmääräykset pääpiirteissään.

Tarvittaessa kasvinterveysmääräykset on tarkistettava lainsäädännöstä:

Maa- ja metsätalousministeriön asetus (17/08) kasvinterveyden suojelemisesta, liite IV A I, kohdat

1.5, 1.7 ja 7.3., liite V B, kohta 6.